Bei Hauslieferung zuzüglich Zustellgebühr

lfr. 27.- hfl. 2.- sfr. 2,20 ö.S. 15.- Gedruckt in Holland

auto ZEITUNG

23.9.72 Nr. 20 1.80 DM C 21444 D

Finale im Vergleichstest:

Opel Kadett 1,2
Mini 1275 GT
Simca 1000 Rallye 1
Fiat 128 rally
Ford Escort GT
NSU TT



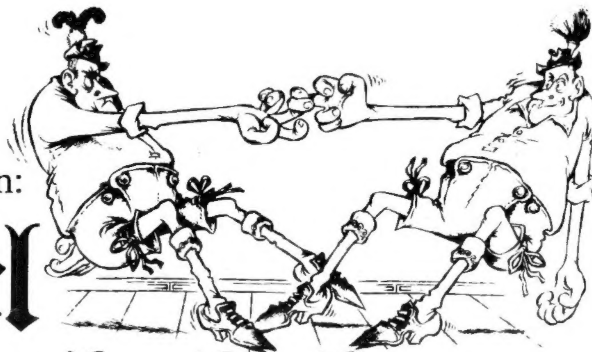
Erster Fahrbericht, erster Test:

NEU: BMW 520 und Ford Capri 3.0

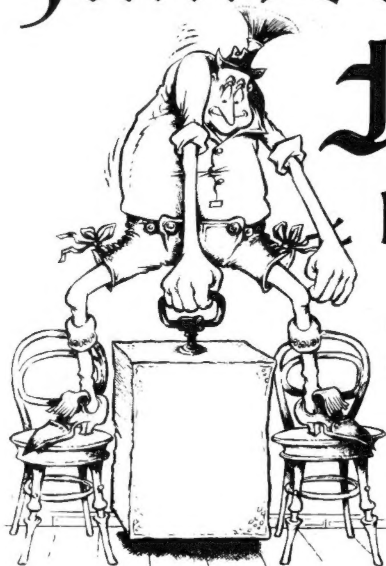
Der neue Mercedes 350

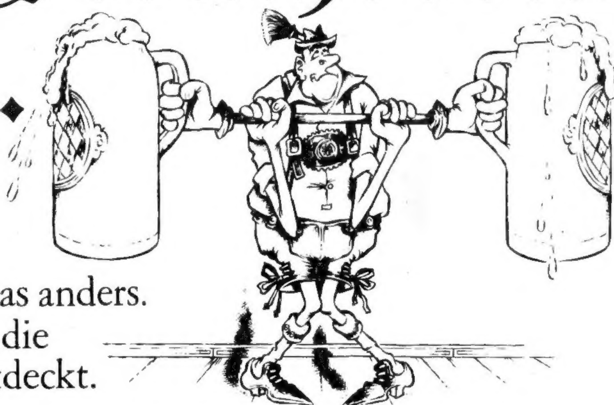
(S. 4)

Viele glauben,
wir Deutsche hätten etwas
eigenartige Fitness-Übungen:



zum Beispiel Fingerhakeln... oder Steinheben... oder...





Seit 1 Jahr ist das anders.
Denn wir haben die
TRIMM SPIELE entdeckt.

TRIMM SPIELE – das sind sportliche Wettbewerbe für jedermann – für groß und klein, alt und jung, Frau und Mann, Junge und Mädchen.

Aus 16 Sportarten kann sich jeder seinen Wettkampf aussuchen und sich mit einfachen Übungen testen – und fithalten. Als Lohn winkt die schicke TRIMM-SPIEL-Medaille.

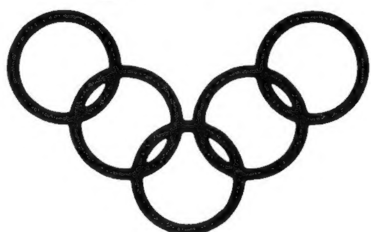
Informieren Sie sich. Schreiben Sie an: Deutscher Sportbund
Organisationsbüro TRIMM SPIELE
6 Frankfurt/M. 71 Haus des Sports
Otto-Fleck-Schneise 12

Oder fragen Sie doch mal den nächsten Sportverein.

TRIMM SPIELE laufen immer und überall!



Trimm
Spiele





Premiere bei Mercedes

In Stuttgart erblickte eine neue Auto-Generation das Licht der Welt: Die Mercedes-Benz-Typen 280 S/350 SE. Auto Zeitung veröffentlicht in diesem Heft die ersten Detail-Fotos der neuen Fahrzeuge und gibt eine Übersicht über die demnächst lieferbaren Modelle (S. 4)

Kann man sich 1980 noch ein Auto leisten

Preissteigerungen überall. Den Autofahrer treffen sie besonders hart. Gibt es Möglichkeiten, die allgemeine Kostenexplosion aufzuhalten? Wird der Autofahrer davon profitieren? Lesen Sie die Antwort auf Seite 71



Fittipaldi: Fußball ist mir zu gefährlich

Das schaffte vor ihm noch niemand: Mit 25 Jahren ist Emerson Fittipaldi der jüngste Weltmeister aller Zeiten. Die Geschichte des Champions erfahren Sie auf Seite 63

INHALT

Aktuell: Die neue Mercedes-Generation 280–350 SE 4
Leserbriefe 6
Neues vom Automarkt 8
Termine 11
Tips & Kniffe 38
Auto & Fernsehen 61
Sportrevue 69
Cartoon 83
Satire 84
Auto & Recht 88
Vorschau 89
Redaktion intern 90
Impressum 90

TEST & TECHNIK

Erster Fahrbericht vom BMW 520: Neue Technik in neuem Kleid 13
Interview mit BMW-Direktor Helmut Werner Bönsch: Macht BMW auf Komfort? 23
Der Preisknüller: VW-Porsche jetzt mit 2-Liter-Motor und 100 PS 26
Fahrbericht: Opels stärkster Commodore – der GSE 27
Finale im großen Vergleichstest mit den sechs sportlichen Kleinen 29
Erster Test: Der neue Ford Capri 3000 GXL 80

MENSCH & AUTO

Prominententest: Was Vivi Bach alles mit ihrem Sandfloh anstellt 53
Die sieben Aktionen des Ministers Lauritzen 57
Neue Regeln für das Flensburger Register 58
Wie Versicherungen bei Kasko mogeln können 58
Report: Warum laufen dem Kfz-Handwerk die Mechaniker davon? 59

AUTO & SPORT

Portrait eines Weltmeisters: Emerson Fittipaldi 63
Brands Hatch: Die Jagd nach Rothmanns 50 000 Pfund 66
Die neuen Waffen, mit denen sich Alfa und Ferrari in der Rennsaison 1973 bekämpfen 67
Schrecksekunde: Das zweite Leben des Jean-Pierre-Beltoise 68

AUTO & GELD

Autofahren im Jahre 1980: Wir das Automobil zum unerschwinglichen Luxus? 71
Fiat 500 mit Goggo-Motor: GoFi für Führerschein 4 74
Geschäfte mit dem Hagelschlag 75
Buntes Auto, sicheres Auto: Farbvorschläge für die Sicherheitslackierung 75

Titelfoto: Wolfgang Drehsen



Vivi Bachs Fünfkampf mit dem Buggy

Die attraktive Schauspielerin und „Wünsch-dir-Was"-Pensionärin aus Dänemark fand ihre Einparkkünste selbst „besch . . .". Wie sie sonst im Prominenten-Test abschnitt, steht auf Seite 53



Test: Ford Capri 3000 GXL

Der Herbst bescherte uns ein völlig neues Modell von Ford: Den Capri 3000 GXL. Mit einem voluminösen, 140 PS starken 3-Liter-Motor soll das Auto Sportlichkeit und Komfort kombinieren. Ob das geglückt ist, erfahren Sie im allerersten Testbericht (S. 78)

Der neue Mercedes: Ein Bonbon für verwöhnte Kunden

Bevor Auto Zeitung im nächsten Heft einen ausführlichen Fahrbericht über diesen Wagen bringt, hier die ersten Fotos und Informationen

Ein Tourist traf einen der Vorläufer des neuen Mercedes zufällig bei einer Safari in Afrika und fotografierte ihn. Das war vor drei Jahren. Ein Erlkönigjäger machte reiche Beute, und Auto Zeitung veröffentlichte daraufhin das Jagdergebnis. Das war vor zwei Jahren. Jetzt steht seine Premiere unmittelbar bevor.

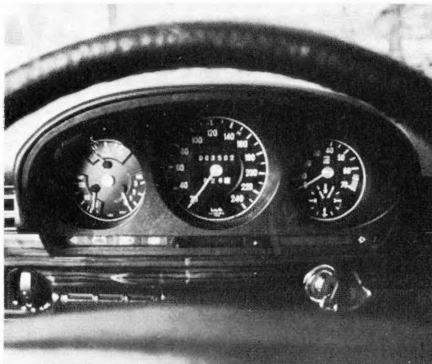
Ende September rollen die neuen Typen 280 S, 280 SE und 350 SE auf den Markt. Bereits die Form macht deutlich, daß es Mercedes darauf angelegt hat, trotz beibehaltener konservativer Elemente ein modernes Auto zu bauen. Die Motorhaube fällt flach ab, das Heck haben die Designer der guten Aerodynamik wegen etwas massiger ausfallen lassen. Neben dem abgeflachten Kühlergrill schließen sich die Breitband-Beleuchtungseinheiten an, die mit den bereits vom 350 SL bekannten H 4-Jodlampen bestückt sind.

Lochscheiben-Räder lassen erkennen, daß die Bremsanlage den Erfordernissen höherer Leistung und besseren Fahrleistungen angepaßt worden ist und zusätzlicher Kühlung bedarf.

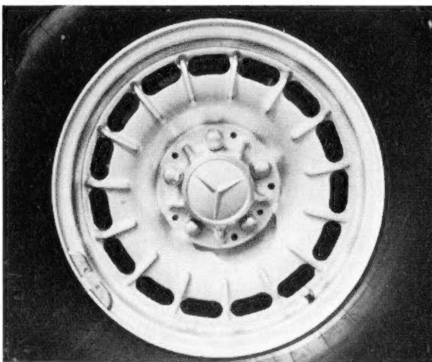
Die Motoren sind durchweg bis aufs kleinste Detail bekannt: Der 280-S-Motor leistet 160 PS. Sein Vergaser-Triebwerk mit zwei obenliegenden Nockenwellen ist mit der Maschine des Anfang Mai vorgestellten 280 (kleine Karosserie) identisch. Die dazugehörige Einspritz-Version leistet im 280 SE 185 PS, und der 3,5-Liter-Motor ist der seit Jahren unveränderte, 200 PS leistende V 8. Mit 4,5 Litern Hubraum ist erst Anfang des nächsten Jahres zu rechnen. □



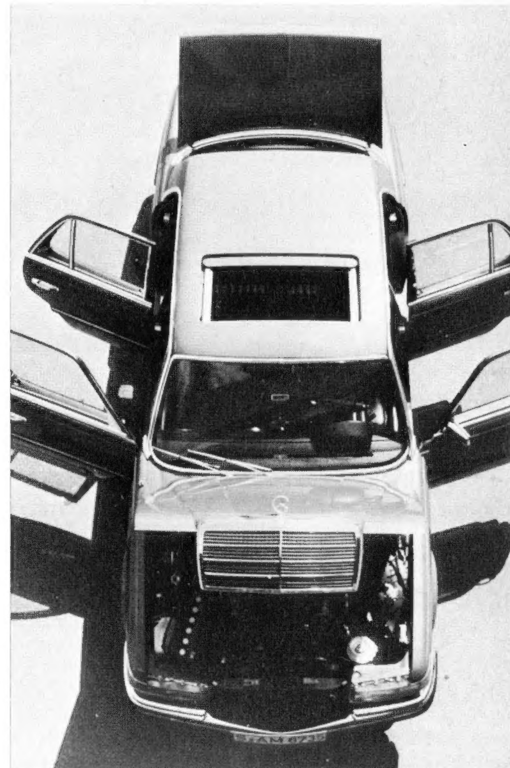
Mercedes 280 S/280 SE/350 SE: Der traditionelle Kühlergrill ist wieder eine Nummer niedriger



Armaturen: Jetzt frei von Schnörkeln



Gelochte Felgen für Kühlung der Bremsen



Selbstverständlich: Vier große Türen

Fotos: Wolfgang Drehsen

geworden. Die Motorhaube fällt flach ab, was für einen günstigen Luftwiderstands-Beiwert spricht. Wuchtiger dagegen das Heck



Breitband-Scheinwerfer mit Halogenlicht



Kompaktes Heck mit neuer Leuchtgruppe



Sicherheits-Elemente: Gut ausgebildete Sitze und gepolstertes Pralltopf-Lenkrad

BRIEFE

Angriff und Verteidigung

Nr. 18: „Grand Prix mit Hindernissen"

Ich möchte mich hiermit für den großartigen Artikel über das Hintergrundgeschehen beim Großen Preis von Deutschland bedanken. Ich war selbst Zeuge des Zwischenfalls mit Bernhard Cahier und wäre beinahe selbst Opfer des aufräumwütigen Ordnungshüters Holzapfel geworden. Auch Huschke von Hanstein fühlt sich anscheinend als solcher. Aber wenn man 61 Jahre alt ist, so ist es vielleicht verständlich, daß man nicht verstehen kann, wieso ein 17jähriger schon Journalist ist. Als Autor eines Buches und ständiger freier Mitarbeiter bei Zeitschriften gelang es mir, Huschke von Hanstein zu überzeugen, daß ich „echt" sei. Einem anderen erging es nicht so gut. Er kam „unter die Räder".

Christoph Bluth
563 Remscheid

Zur Sache: Auto Zeitung spricht von „AvD-Sportkommissaren", die sich schon vor dem Rennen negativ über den Pantera geäußert hätten. Nun, AvD-Sportkommissare gibt es nicht, sondern nur internationale Sportkommissare, die auch erst am Rennen zusammenkommen und infolgedessen nicht schon eine Vorausmeinung abgeben konnten.
Auch hinsichtlich der Zulassung von Herbert Müller sind Sie nicht gut informiert. Laut Ausschreibung war nämlich Müllers Nennung ohne Bezahlung des Nenngeldes überhaupt nicht existent. Wenn man Müller also nicht gewollt hätte, hätte man ihn allein aus diesem Grund von vornherein abweisen können. Man hat sich aber ihm gegenüber großzügig gezeigt und ihn trotzdem akzeptiert.
Es würde zu weit gehen, hier im einzelnen auf die mehr als fragwürdigen Homologationsversuchsmethoden für den Pantera einzugehen. Die Frage, ob und welche dieser dubiosen Homologationen anwendbar sei, ist am Nürburgring gar nicht zum Tragen gekommen, da Herbert Müller seinen Pantera mit 100 kg Untergewicht unter dem von ihm auf seinem persönlich unterschriebenen Nennformular genannten Gewicht präsentierte. Es blieb daher den technischen Kommissaren gar keine andere Entscheidung als die Nichtzulassung. Nur um Herbert Müller entgegenzukommen, haben sich dann auch noch einmal, auf meine Bitte hin, die Sportkommissare mit diesem Fall befaßt (obwohl das Sportgesetz diese Regelung gar nicht vorsieht), kamen aber zu dem gleichen Entschluß.

Fritz Huschke von Hanstein
AvD-Sportpräsident
6 Frankfurt

Anmerkung der Redaktion:
1. Fritz Huschke von Hanstein hat unseren Bericht nicht genau gelesen. Wir schrieben, daß AvD-Sportabteilungschef Herbert W. Schmitz sich vor dem Rennen negativ über den Pantera geäußert hätte, und nicht die „AvD-Sportkommissare".
2. Was das Nenngeld betrifft, so erhielt der Schweizer Ernst Seiler eine Bestätigung seiner Nennung, obwohl er kein Nenngeld beigelegt hat. Fritz Huschke von Hanstein weiß selbst genau, daß verschiedene bekannte Fahrer in der Europa-GT-Trophäe kein Nenngeld bezahlen, vielmehr sogar noch eine Startvergütung erhalten.
3. Herbert Müller präsentierte am Nürburgring seinen Pantera nicht mit 100 kg Untergewicht, sondern laut Abnahme-Protokoll (unterzeichnet von den Herren Halbgewachs, Morr und Ortmüller) mit einem Untergewicht von 30,4 kg. Wie sich mittlerweile herausgestellt hat, wurde – ohne Verschulden des AvD – das Gewicht des Überrollkäfigs fälschlicherweise mit 45 kg und nicht mit 12 kg angesetzt. Einfach deshalb, weil bei der Übersetzung ins Englische der Unterbodenschutz mit dem Überroll-Käfig verwechselt wurde. Müllers Auto hätte also am Nürburgring ein „Übergewicht" von 1,6 kg gehabt!
4. Die laut von Hanstein „du-

biose" Homologation 3047 ist – wie inzwischen von der FIA in einem Telex bestätigt wurde – nach wie vor gültig.

Zu unserem Bericht „Grand Prix mit Hindernissen" erhielten wir folgenden Brief von Herbert Müller:
In der Ausschreibung wurde die Distanz mit zehn Runden angegeben. Gleichzeitig wurde aus fadenscheinigen Sicherheitsgründen das Auftanken der Fahrzeuge wie überhaupt die Lagerung von Benzin verboten. Wohlgemerkt an der Strecke, auf der das 1000-km-Rennen ausgetragen wurde. Bei diesem Rennen starteten 49 Autos, die nachtanken mußten! Daß damit die großen Autos (Chevrolet und Ferrari) die Distanz gar nicht oder nur sehr knapp (de Tomaso) überstehen konnten, war vermutlich auch dem AvD klar.
Mir taten auf dem Nürburgring erstens die Abnahmekommissare leid, die anscheinend genaue Anweisungen hatten, und zweitens die Porsche-Fahrer, die dieses Theater in Monza ohne Hilfe des AvD werden ausbaden müssen.
Herbert Müller
5734 Reinach/Schweiz

Sonder-Angebot

Nr. 17: Gebrauchtwagen

Nach Lektüre Ihrer Gebrauchtwagenliste verstehe ich endlich, warum Saab-Händler so wenig begeistert sind, wenn man einen 96 V4 haben möchte (man kann nicht sagen, ob er überhaupt geliefert wird, und wenn, wann, und auch die Farbe ist dem Zufall überlassen): Der Wagen wird ja nicht mehr gebaut! Und jeder weiß, wie teuer es ist, für eine einzige Bestellung die alten Fließbänder wieder in Gang zu setzen. Im Licht dieser Tatsache kann man die 9 500,– DM, die wir für unseren im Juli gelieferten V4 bezahlen mußten, wohl kaum als überhöhte Forderung bezeichnen. Zumal der alte Schwede auch sonst viel Gegenwert zu bieten hat – mehr als so mancher aufgeblasene Blech-Elefant, für den man den gleichen Preis bezahlen muß.
Herbert Hengstenberg
2 Hamburg

FORD

Verkauf ging zurück

Bei den Neuzulassungen von Personenwagen im Juli dieses Jahres mußte Ford einen Rückgang von rund 55 Prozent verbuchen. Während im Juni noch 37 649 Ford gekauft wurden, waren es im Juli nur noch 16 928.

ROLLS-ROYCE

Neues Fahrwerk

Alle Rolls-Royce- und Bentley-Modelle werden jetzt serienmäßig mit Gürtelreifen geliefert, nachdem die Fahrwerke der Varianten „Silver Shadow", „T" und „Corniche" verbessert und neu abgestimmt wurden. Bei den Luxuswagen ist der obere Dreieckslenker jetzt durch eine Querstrebe ersetzt, die von einer Spurstange gehalten wird. Die Servolenkung bekam eine direktere Übersetzung,und das Vorderachszentrum wurde um 4,8 Zentimeter angehoben.

RENAULT

Sicherheitsgurte serienmäßig

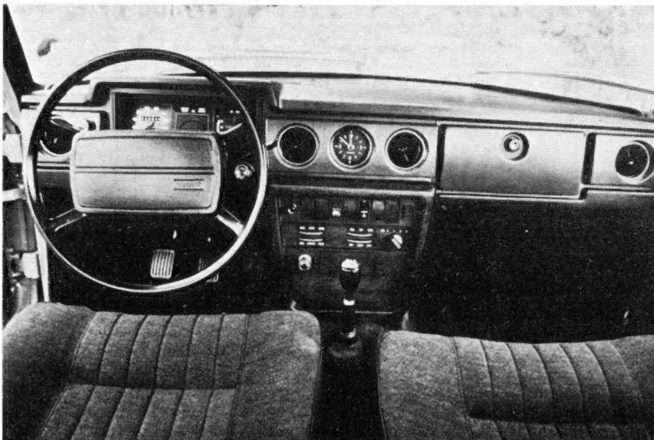
Renault liefert jetzt alle Modelle serienmäßig mit Dreipunkt-Sicherheitsgurten (mit Einhandbedienung) an den Vordersitzen und mit Befestigungspunkten für Sicherheitsgurte im Fond. Die Gurte entsprechen den strengen amerikanischen Bestimmungen.

OPEL

Leder und Cord für die Großen

Die Modelle Admiral und Diplomat von Opel haben künftig einen anderen Kühlergrill: Waagerecht gerippt und mit dem Opel-Markenzeichen in der Mitte des Grills statt auf der Motorhaube. Diplomat und Admiral L werden außerdem mit Cord-Sitzen und Lederlenkrad, der Diplomat zusätzlich mit Taschen hinten an den Lehnen der Vordersitze geliefert.





Neu bei Volvo: Kräftigere Stoßstangen und größere Blinkleuchten sowie ein rundum gepolstertes Armaturenbrett

VOLVO

Neue Details innen und außen

■ Für das Modelljahr 1973 wartet die schwedische Firma Volvo mit zahlreichen Detailverbesserungen an ihren Limousinen auf. Der Innenraum bei den Modellen der Serie 140 wurde mit einem geänderten Sicherheitsarmaturenbrett (blendfreie Rundinstrumente) ausgestattet, das hinter einem Vierspeichen-Lenkrad mit Pralltopf sitzt. Eine neugestaltete Mittelkonsole trägt die weniger oft benötigten Schalter, die Einstellräder für die Belüftung und Heizung und den Einbauschacht für das Radio.

■ Äußerlich wurde an den Modellen der Serie 140 die Frontpartie modifiziert. Die vergrößerten Blinkleuchten sind jetzt auch von der Seite zu sehen. Dadurch, daß ebenfalls die hinteren Beleuchtungseinheiten wesentlich vergrößert wurden, wirkt die Heckpartie jetzt breiter und flacher.

■ Zu den Verbesserungen der Fahrzeugsicherheit zählt ein serienmäßiger Flankenschutz. Er besteht aus einem Rohr, das als Verstärkung unmittelbar hinter dem Türblech in Fahrzeuglängsrichtung eingebaut ist.

■ Die weiteren Neuerungen: Ein vergrößertes Wischerfeld, Wischerdüsen in der Motorhaube und ein Wischer-Wascherkombinationshebel an der Lenksäule. Ein hängendes Gaspedal, eine Verringerung der Kupplungspedalkraft von 21 auf 14 kg und ein kürzer übersetzter 1. Gang (3,41 : 1) sollen bei den Wagen des neuen Jahrgangs ein besseres Anfahrverhalten gewährleisten.

AUDI NSU

Eigene Gasdruckdämpfer

In seinem Spezialzubehörprogramm führt Audi NSU jetzt auch markeneigene Gasdruckstoßdämpfer, die bei allen Vertragshändlern erhältlich sind. Der Preis beträgt einheitlich für die Vorderachsdämpfer 52 Mark und für die Hinterachsdämpfer 50,70 Mark (zuzüglich Mehrwertsteuer).

CITROËN

60 PS für den GS

Der lang erwartete stärkere Motor im Citroën GS ist jetzt lieferbar. Für etwa 300 Mark Aufpreis kann man den GS von November an mit einem auf 1,2 Liter vergrößerten und von 55 auf 60 PS verstärkten Motor kaufen.

VW

Erfolg in England

VW wird in England immer beliebter. Die Volkswagenwerke haben im August in Großbritannien mit dem Verkauf von 11 025 Fahrzeugen alle bisherigen Rekorde gebrochen. Bisher war es noch keinem Importeur gelungen, in Großbritannien mehr als 10 000 Autos pro Monat abzusetzen.

BLMC

Doch kein Modellwechsel

Das neue Projekt ADO 67 von British Leyland soll, entgegen früheren Vermutungen, nun doch nicht die Frontantriebsmodelle 1100/1300 von Austin-Morris ablösen. Der neue Wagen, dessen Entwicklung noch nicht abgeschlossen ist, soll vielmehr – wie ein Sprecher des Werkes erklärte – „die Programmpalette von BLMC harmonisch ergänzen".

Ein großer Name verpflichtet zu Leistung

Das Motoröl mit dem »chemischen Gehirn« verhindert Motorverschleiß im Ballungsverkehr.

Aral meint, der Nervenverschleiß ist ohnehin groß genug.

Von allen Belastungsextremen belastet der Ballungsverkehr den Motor am meisten. Darin sind sich die Experten weltweit einig. Starten, sprinten, stoppen, starten, ... zehnmal, fünfzigmal, hundertmal jede Stunde, jeden Tag. Das macht dem stärksten Triebwerk das Leben schwer.

Die Antwort von Aral heißt Aral Super Elastic. Dieses Motoröl besitzt das Regulierungsvermögen eines »chemischen Gehirns«. Durch seine Wirkstoffkombination mit MB 56. Automatisch paßt sich das Öl allen Belastungsextremen an. Allen, auch dem extremen Ballungsverkehr.

Mehr als Aral Super Elastic mit dem »chemischen Gehirn« können Sie kaum tun, um den Motor vor Verschleiß zu schützen. Ihr Motor wird es Ihnen danken.

Motoröl von Aral.

Denn Aral ist Ölexperte aus Erfahrung.



Das Kraft-Leistun
des PEUGEOT



TERMINE

1. Oktober: Heute tritt Georg Lebers Tempo-100-Verordnung für zweispurige Landstraßen in Kraft. Sie gilt allerdings nicht in Hockenheim beim Formel-2-Rennen um die Europameisterschaft. Weitere Renntermine: Europameisterschaft der Tourenwagen in Jarama bei Madrid und 7. CanAm-Lauf in Edmonton.

2. Oktober: Der Alfa Romeo-Werksfahrer und Formel-1-Pilot bei Tecno, Nanni Galli, feiert heute seinen 32. Geburtstag. 60 Jahre alt wird Emil Knudsen, Ex-Ford-Direktor und Erfinder der nach ihm benannten Kühler-Nase.

3. Oktober: Im Kölner Interconti-Hotel treffen sich die Mitglieder des Zentralverbands der Kfz-Händler, sie wollen über die Zukunft ihres Gewerbes beraten.

5. Oktober: Auf dem Pariser Automobilsalon, der heute eröffnet wird und bis zum 15. Oktober dauert, wird wohl als wichtigste Neuheit der kleine Peugeot 104 zu sehen sein. In der Universität zu Köln treffen sich die Kraftfahrzeug- und Verkehrsunfallsachverständigen zum vierten gemeinschaftlichen Seminar, das unter dem Motto „Fortschritte der Sicherheitstechnik im Kraftfahrzeugbau" steht.

6. Oktober: Geburtstagskind ist heute Carlos Pace. Der Landsmann Fittipaldis wird 28 Jahre alt.

8. Oktober: Weniger um Punkte in der (schon entschiedenen) Weltmeisterschaft als vielmehr um rund drei Millionen Mark Siegesprämien geht es den Formel-1-Fahrern heute beim Großen Preis der USA in Watkins Glen.

14. Oktober: Bernd Rosemeyer wurde heute vor 63 Jahren geboren. Der 1938 bei Weltrekordfahrten verunglückte Rennfahrer war Werksfahrer bei Auto-Union und gewann 1936 auf einem 16-Zylinder-Kompressor-Wagen den Großen Preis von Deutschland.



1936: Bernd Rosemeyer auf dem 16-Zylinder-Auto-Union

15. Oktober: Lee Iaccoca, Vize-Präsident der Ford Motor Company, feiert in Dearborn, USA, seinen 48. Geburtstag. Am gleichen Tag kämpfen in Rom Europas Formel-2-Fahrer im letzten Lauf um die Meisterschaft, während im amerikanischen Laguna Seca erstmals Willi Kauhsen mit seinem Turbo-Porsche um CanAm-Prämien fightet.

16. Oktober: Ein verdienter Recke der deutschen Renngeschichte wird heute 62 Jahre alt: Mercedes-Silberpfeil-Fahrer Karl Kling. Die Adresse für Glückwünsche lautet: 703 Böblingen, Taunusstraße 62.

22. Oktober: Als Fitneß-Training zwischen den Weltmeisterschaftssaisons gilt das heutige Formel-1-Rennen in Brands Hatch.

29. Oktober: Alexander Soler Roig, Werksfahrer bei Ford Köln, wird heute 41 Jahre alt.

31. Oktober: Derek Bell, der auf Langstrecken die Gulf Mirage und in der Formel den Tecno fährt, hat als Adresse für Glückwünsche zum 31. Geburtstag: Queens Way, Bognor Regis, Sussex, England.

Ein Schutzengel für Sie - B. F. Goodrich Gürtelreifen.

Tatsachen über den Gürtelreifen GT 100 von B. F. Goodrich:

Er ist überdurchschnittlich sicher und zuverlässig. In Kurven. Auf schlechten Straßen. Im Regen. Bei Matsch und Schnee.

Er verhindert das gefürchtete Aquaplaning.

Er hat sich glänzend bewährt. In harten Tests. Bei Rallyes. An zigtausend PKWs.

Er wird von einem der größten und erfahrensten Reifenhersteller der Welt gebaut – B. F. Goodrich.

Er hat ein überaus griffiges, selbstreinigendes Profil.

Er hat eine neue, fortschrittliche Gürtelkonstruktion.

Seine Qualität wird durch zahlreiche strenge Kontrollen bei der Produktion garantiert.

Den GT 100 bekommen Sie bei fortschrittlichen Reifenfachhandlungen und Service-Stationen.





Das gute Goodrich Gefühl!

Fotos: Wolfgang Drehsen



BMWs neuer Zweiliter-Wagen mit wahlweise 115 oder 130 PS: Sind Sportlichkeit und Komfort miteinander zu vereinbaren?

Erster Fahrbericht: BMW 520/520i

Komfortable Dynamik

BMW-Fahrer sind dynamisch, vital und sportlich – mit diesem Image verkaufen die Bayern seit zehn Jahren ihre Freude am Fahren. „Doch inzwischen", stellt man in München mit einiger Wehmut fest, „sind BMW-treue Fahrer auch zehn Jahre älter geworden." Die Konsequenz: Ein wenig weniger Sportlichkeit und eine Menge mehr Komfort

BMW-Kenner nennen ihn nicht „Fünfhundertzwanzig", sondern „Fünf-Zwanzig". Fünf, das ist die Bezeichnung der Karosserie, zwanzig die des Hubraums. Und „i" steht für Injektion – die Einspritzung, mit deren Hilfe der 2-Liter-Motor von 115 auf 130 PS kommt.

Die Modellbezeichnung 520, das erklärte auch BMWs technischer Direktor in einem Gespräch mit der Auto Zeitung (S. 23), hat also durchaus methodischen Charakter. Wenngleich der Verdacht naheliegt, daß sich die Münchner gleichermaßen traditionell geben wollen, indem sie mit der Bezifferung an die 501/507-Serie anschließen, die nach

dem Krieg in Produktion ging. Jene Serie, die eigentlich auch für die nur mit Mühe abwendbare wirtschaftliche Pleite verantwortlich war und die durch den erneut gewählten Modell-Begriff eine Rehabilitation erfahren soll.

Mehr denn je verdeutlicht allein die Karosserie des neuen 520, wie betagt der alte 2000 bereits war. Nicht nur stilistisch, sondern auch von der Funktion her. Denn immerhin gab es die alte Form – ursprünglich mit 1,5-Liter-, dann mit 1,8-Liter-Motor – seit 1962.

Was den neuen Zweiliter-BMW von seinem in Ehren ergrauten Vorgänger unterscheidet, ist in erster Linie die Formgebung, die keineswegs futuristisch ist. Im Gegenteil: Mit fast verblüffender Sachlichkeit ist den BMW-Stilisten ein ausgesprochen schönes Auto gelungen. Avantgardistisches – wie es bei Citroën üblich ist – fehlt, ebenso Experimentelles – wie die ursprünglich erwartete betonte Keilform.

Es ist zu erwarten, daß die 520-Linie ziemlich genau nach dem Geschmack der Käufer ist, auf die auch der neue Slogan „Mehr Freude am Komfort" zugeschnitten wurde. Auf jene nämlich,



Aus Freude am Fliegen: Der BMW 520 ist sicher, selbst wenn er einmal abheben sollte

Charaktermerkmale eines Hochleistungsautos: Flache, heruntergezogene Frontpartie, tiefe Gürtellinie für große Scheibenfläche



Halogen-Doppelscheinwerfer serienmäßig



Kompaktes Heck mit großem Kofferraum



Gag bei den 520 i-Armaturen: Quarzuhr

die nicht nur die bereits bei den 1602/2002-Modellen gebotene „Freude am Fahren" bevorzugen, sondern dabei vom Auto auch noch verwöhnt werden wollen. Ein Anspruch, dem bisher eigentlich nur Mercedes gerecht werden wollte.

Die Karosserie des BMW 520 unterwirft sich trotz allem nicht einseitig dem Publikums- oder dem Zeitgeschmack. Die Formgebung ist rationell und begründet: Tief heruntergezogene Frontpartie mit niedriger Motorhaube sowie das kompakte Heck sichern gute Windschnittigkeit. Die niedrige Gürtellinie in Verbindung mit den schmalgehaltenen Fensterpfosten ermöglichen

Die wichtigsten Daten
Leistung: 115 PS (520i: 130 PS)
0–100 km/h: 12,3 sec (11,1 sec)
Höchstgeschw.: 173 km/h (183 km/h)
Verbrauch: ca. 12–13 Liter pro 100 km
Preise: ca. 14 500,– DM (15 500,– DM)

schlanke Fensterpfosten und kräftige C-Strebe zur Überschlagsicherung am hinteren Dachende. Ferner: Langer Radstand, breite Spur

Der BMW 520/520i in Zahlen

MOTOR

(Abweichende Daten für Einspritz-Version BMW 520 i in Klammern)

Bohrung × Hub	89 × 80 mm
Hubraum	1990 ccm
Verdichtungsverhältnis	9,0 (9,5) : 1
Nennleistung	115 PS bei 5800 U/min (130 PS bei 5800 U/min)
Spezifische Leistung	58 PS/Liter (65 PS/Liter)
Höchstdrehzahl	6500 U/min
max. Drehmoment	16,5 mkp bei 3700 U/min (18,1 mkp bei 4500 U/min)

Gemischaufbereitung: 2 Stromberg-Gleichdruckvergaser 175 CDET mit automatischem Startvergaser (mechanische Einspritzpumpe System FAG Kugelfischer PL 04).

Batterie	12 V, 44 Ah
Drehstrom-Lichtmaschine	12 V, 630 W (12 V, 770 W)

Konstruktion:
Wassergekühlter Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor im Bug des Fahrzeugs eingebaut, obenliegende Nockenwelle, Ventiltrieb durch Kipphebel, V-förmig hängende, versetzte Ventile; Drei-Kugel-Wirbelwannen-Brennraum (Volumenkonzentration an der Zündkerze); Druckumlaufschmierung durch Rotorenpumpe, Hauptstrom-Wechselölfilter; Kurbelwelle fünfmal gelagert mit acht Gegengewichten

KRAFTÜBERTRAGUNG

Getriebeübersetzung:

1. Gang	3,76 : 1
2. Gang	2,02 : 1
3. Gang	1,32 : 1
4. Gang	1,00 : 1
R-Gang	4,10 : 1
Hinterachs-Untersetzung	4,10 : 1

Konstruktion:
Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Schaltgetriebe mit Mittelschalthebel; Antrieb auf die Hinterräder. Auf Wunsch und gegen Aufpreis Fünfgang-Getriebe oder Automatik.
Fünfgang-Getriebe:
1. Gang 3,37 : 1; 2. Gang 2,16 : 1; 3. Gang 1,58 : 1; 4. Gang 1,24 : 1; 5. Gang 1,00 : 1; R-Gang 4,00 : 1.

FAHRWERK/KAROSSERIEAUFBAU

Gewichte:

Leergewicht	1230 kg (1250 kg)
Zuladung	470 kg (450 kg)
zul. Gesamtgewicht	1700 kg
zul. Achslast vorn	850 kg
zul. Achslast hinten	900 kg
Anhängelast ungebremst	500 kg
Anhängelast gebremst	1200 kg
Dachlast	75 kg

Länge 4620 mm, Breite 1690 mm, Höhe 1425 mm, Radstand 2636 mm, Spurweite vorn 1406 mm, Spurweite hinten 1442 mm, Wendekreis 10,5 m.
Innenabmessungen siehe Detailzeichnungen auf Seite 22.

Konstruktion:
Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie, mit der Bodengruppe verschweißt, integrierter Überrollbügel, vordere Kotflügel und gesamter Bugkörper abschraubbar.
Radaufhängung vorn: Einzelradaufhängung mit Querlenker, Zugstrebe und Federbein; Federbein um 12 Grad rückwärts geneigt, Nachlaufversatz durch Winkelstellung von Federbeinachse zur Radlenkachse, Nachlauf 5 mm. Hochgelegte, exzentrisch in den Federbeinen schräg angeordnete Schraubenfedern mit progressiven Zusatzfedern aus geschäumtem Zell-Polyurethan, Federweg: 94 mm (Einfederung), 106 mm (Ausfederung), Drehstab-Stabilisator.
Radaufhängung hinten: Einzelradaufhängung, Schräglenkerhinterachse, Radachse und Lenkerachse verschränkt. Federbeine mit hochgelegten, exzentrisch und schräg angeordneten Schraubenfedern mit progressiven Zusatzfedern aus geschäumtem Zell-Polyurethan. Federweg: 105 mm (Einfederung), 115 mm (Ausfederung), (520 i: Drehstabstabilisator). Vorne und hinten auswechselbare Stoßdämpferpatronen.
Lenkung: ZF-Gemmer-Lenkung, Gesamtübersetzung 19,1 : 1; auf Wunsch und gegen Aufpreis Längsverstellbarkeit des Lenkrades von 40 mm möglich.
Bremssystem: Doppel-Zweikreisbremse mit 9-Zoll-Bremskraftverstärker; vorn Scheibenbremsen, hinten Simplex-Trommelbremse.
Felgengröße: 5½ J × 14 (Fünflochbefestigung)
Reifengröße: 175 SR 14 schlauchlos (175 HR 14 mit Schlauch).

FAHRLEISTUNGEN (Werksangaben):

0– 100 km/h	12,3 sec (11,1)
0– 400 m	18,2 sec (17,6)
0–1000 m	33,7 sec (32,5)
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h (183) (Automatik 168 km/h)

PREISE

BMW 520	ca. 14 500 DM
BMW 520 i	ca. 15 500 DM

HERSTELLER

Bayerische Motorenwerke AG, München

Die Erfahrungen
die mit den Sechszylindermotoren gemacht wurden, kamen dem neuen Vierzylinder zugute. Mit dem Zylinderkopf vom großen Bruder konnte BMW die Verdichtung von 8,5 auf 9,0 erhöhen

Die Schmierung
des Zweiliter-Motors wurde gründlich überarbeitet. Die Rotorpumpe übernahm man vom Sechszylinder. Sie schafft bei Höchstdrehzahl immerhin 0,5 Liter pro Sekunde. Oder 1800 Liter pro Stunde. Auch die Haupt- und Pleuellager kommen vom Sechszylinder. Es gibt umlaufende Ölnuten, die eine größere, ungeteilte Lagerfläche zulassen. Vorteil: Der Ölfilm wird nicht zerhackt. Ergebnis: Eine längere Lebensdauer des Motors

Die Geometrie
die Vorderachse hat sich gegenüber der des Sechszylinders geändert. Mit der starken Neigung des Federbeins erreicht man vor allem wegen der günstigen Stoßrichtung ein leichteres Ansprechen der Federung

Die Beine
des BMW 520 sind kräftiger geworden. Vorher waren die Reifen auf 5 J × 14-Felgen montiert. Neu sind auch Fünfloch- statt der alten Vierloch-Befestigungen

Das Drehmoment
ist beim Einspritzer um 1,6 mkp höher als beim Vergaser-Motor. Allerdings wird es erst 800 Umdrehungen später erreicht: Der 520 i soll sportlich ambitionierten Fahrern vorbehalten bleiben.

Der Brennraum
besteht aus drei kugelförmigen Kammern. Vorteil: Das Kraftstoff-Luft-Gemisch verbrennt — so sagen die Techniker — „weich und umweltfreundlich". Darüber hinaus ermöglicht diese Zylinderkopf-Konstruktion die höhere Verdichtung. Im übrigen soll der neue Drei-Kugel-Wirbelwannen-Brennraum für einen günstigen Kraftstoffverbrauch verantwortlich sein

Die Maße
sind beim 520 im Vergleich zum alten 2000 verändert worden: Der Neue ist länger, schmaler und flacher. Ferner: Breitere Spur und längerer Radstand

Die C-Strebe
gibt bei einem Überschlag die nötige Stabilität

Der Kunststoff
arbeitet als Federweg-anschlag und schiebt sich etwas zusammen

Die Federung
operiert auf verschiedenen Wegen. Je nachdem, ob Aus- oder Einfedern auf dem Programm steht. Bei höchstmöglichem Komfort wird ein Maximum an Bodenhaftung erreicht

Das Temperament
erlaubt immer noch eine recht agile Fahrweise. Doch die Reserven des neuen Fahrwerks sind noch nicht ausgeschöpft. Spekulationen sprechen vom Sechszylinder und vom Turbo-Motor

großflächige Scheiben, die einen hervorragenden Rundumblick gewährleisten – freilich, wie sich bei den ersten Testfahrten erwies, nur in die weitere Umgebung. Denn sowohl die sanft geschwungene Fronthaube als auch die im angedeuteten Schrägheck-Stil verlaufende Rückenpartie sind nicht bis hin zu den Karosseriebegrenzungen zu übersehen. Ein Minuspunkt bei Parkmanövern in Innenstädten.

In diesem Zusammenhang müssen allerdings die mit breiten Gummiauflagen versehenen Stoßstangen erwähnt werden, die sich vorn und hinten weit um die Kotflügelflanken herumziehen. Hinzu kommt die schützende seitliche Gummileiste, die Kratzern vorbeugt.

Charakteristisch für BMWs neuen Zweiliter sind die vier Halogen-Scheinwerfer im Nieren-Gesicht, die ebenso wie die heizbare Heckscheibe serienmäßig sind.

Ein Vergleich der Abmessungen des alten und des neuen BMW (siehe auch Grafik auf Seite 23) zeigt, mit welchen Mitteln BMWs Designer den Zeichen der Zeit gefolgt sind. Der 520 ist etwas länger, jedoch minimal schmaler und deutlich flacher als sein Vorgänger. Während der Längenzuwachs auch dem Radstand zugute kam (jetzt 8,6 Zentimeter mehr), konnten die Stilisten die Innenraummaße halten, zum Teil sogar überbieten.

Darüber hinaus betont BMW den Aufwand, den die Bayern für die passive Sicherheit geleistet haben: Der Fahrgastraum ist als Sicherheitszelle konzipiert, in die Dachkonstruktion sind Überrollbügel integriert, und – so BMW – die Profile für Türschweller und Mitteltunnel sind überdimensioniert. Neu ist auch die auf den ersten Blick kompliziert wirkende Motorhauben-Verriegelung. Die Klappe muß in einer Hin- und Rückbewegung entriegelt werden. Vorteil: Die Haube drückt bei einem Aufprall nicht in die Windschutzscheibe.

So geht es denn auch im Innenraum weiter, der in Anlehnung an die Sechszylinder-Modelle gestaltet ist, jedoch einem weiteren Sicherheits-Trimm unterzogen wurde: Lenkrad mit großflächigem Pralltopf, beispielhaft übersichtliche Instrumente ohne Chrom-und-Lack-Spielereien, großflächige Drehschalter an der Mittelkonsole für Heizung und Belüftung. Kurz: Wer sich in dieses Nobel-Cockpit setzt, kommt auf Anhieb zurecht – vorausgesetzt, der Pilot hat sich bei ständigem BMW-Fahren nicht zu nachhaltig daran gewöhnt, daß bei BMW der Blinkerstock rechts angebracht ist: Der 520 hat ihn – wie fast alle Großserienautos – links.

Ähnlich dimensioniert wie beim Vorgänger sind die Sitze, die im Gegensatz zu den Möbeln des 2000ers bei den ersten Testfahrten auf BMWs Prüfgelände einen vorzüglichen Eindruck hinterließen. Sowohl Oberschenkel als auch



520-Cockpit: Großflächige Lenkrad-Nabe, übersichtliche Armaturen ohne Schnörkel



Gute Seitenführung durch Sitzwülste: Die Kopfstützen vorn sind serienmäßig

Pluspunkte

- Moderne, jedoch nicht extravagante Karosserie mit gutem Raumangebot für vier bis fünf Personen
- Kräftige, drehfreudige Vierzylindermotoren mit guter Gesamtabstimmung
- Hervorragender Fahrkomfort bei weiterhin sportlich betonter Fahrwerksabstimmung
- Präzise Lenkung; gute Bremsen; angenehmes Fahrverhalten

Minuspunkte

- Für ein Zweiliter-Auto unverhältnismäßig hoher Grundpreis
- Karosserie ist vom Fahrerplatz aus nicht optimal zu übersehen (Schwierigkeiten in Parklücken)
- Sicherheitsgurte sind nicht serienmäßig
- Drehzahlmesser, Stabilisator hinten und Quarzuhr nur beim Einspritzer serienmäßig

Welchen Reifen für Ihren PKW im Herbst und Winter?

Reifen-Comp

Die Sicherheit, im Winter richtig bereift zu sein, kostet Sie 80 Pfennig und 5 Minuten.

Sie fahren Auto. Auch im Winter. Als erster Reifen-Hersteller der Welt gibt Ihnen Dunlop per Computer die Beratung, die Sie brauchen, bevor Sie Geld für Reifen ausgeben. Bei diesem Beratungsprogramm stand der bekannte Autoexperte Huschke von Hanstein beratend zur Seite.

Die Entscheidung, welche Art Reifen Sie brauchen, hängt von den verschiedensten Faktoren ab: Von Ihrem Wagen. Von Ihrer Fahrstrecke. Von Ihrem Fahrverhalten. Und natürlich vom Wetter. Wer will Ihnen da sagen, ob Sie einen Winter-Gürtelreifen brauchen oder ob Sie mit einem wintertauglichen Sommer-Gürtelreifen durch den Winter kommen? Vielleicht brauchen Sie einen Winter-Gürtelreifen mit Spikes? Wir wissen, daß man als Autofahrer bei dieser Entscheidung ganz einfach überfordert ist.

Deshalb gibt Ihnen der Computer die richtige Antwort, wenn Sie die Fragen auf dem Fragebogen beantworten und einschicken. Sie bekommen einen Brief zurück, der Ihnen einen ganz individuellen Rat gibt, welchen Reifentyp Sie fahren sollten und warum. Und er nennt Ihnen Reifen-Fachbetriebe in Ihrer Nähe, die für fachgerechten Service bekannt sind.

Wenn Sie bei einem dieser Fachbetriebe Ihren Brief vorlegen, bekommen Sie kostenlos eine nützliche Hilfe für den Winter.

Bitte den nebenstehenden Fragebogen sorgfältig und unmißverständlich ausfüllen, ausschneiden und in ausreichend frankiertem Umschlag senden an:
Indico GmbH · Dunlop-Reifen-Computer-Beratung
483 Gütersloh · Postfach 2366

Bitte fügen Sie die Bearbeitungsgebühr von 80 Pfennig in Briefmarken bei. Einsendeschluß ist der 31. Oktober 1972.

uter-Beratung

Bei jeder Frage bitte nur eine Antwort ankreuzen!

1. Wieviele Kilometer fahren Sie durchschnittlich pro Jahr?
   - unter 10.000 Kilometer 1
   - 10.000 bis 20.000 Kilometer 2
   - mehr als 20.000 Kilometer 3
2. Wo fahren Sie die meisten Kilometer im Winter?
   - in der Stadt 1
   - auf der Autobahn 2
   - auf Land-/Bundesstraßen 3
   - überall ungefähr gleich viel 4
3. Fahren Sie im Winter viel
   - steigungsreiche Strecken 1
   - steigungsarme Strecken 2
   - gemischte Strecken 3
4. Wozu benutzen Sie Ihren Wagen am häufigsten?
   - zu beruflichen Zwecken 1
   - zu Fahrten zum Arbeitsplatz 2
   - zu Urlaubs-/Wochenend-fahrten 3
   - zu sonstigen privaten Zwecken 4
5. Wie häufig müssen Sie im Winter auf teilweise ungeräumten oder nicht gestreuten Straßen fahren?
   - sehr oft 1
   - häufig 2
   - ab und zu 3
   - so gut wie gar nicht 4
6. Wie häufig fahren Sie zum Wintersport oder aus anderen Gründen in die Berge?
   - häufig 1
   - ab und zu 2
   - gar nicht 3
7. Welche Reifen haben Sie im letzten Winter gefahren?
   - Sommerreifen 1
   - Winterreifen ohne Spikes 2
   - Winterreifen mit Spikes 3
8. Wieviel PS hat Ihr Wagen?
   - unter 40 PS 1
   - 40 bis unter 70 PS 2
   - 70 bis unter 90 PS 3
   - 90 PS und mehr 4
9. Was für einen Wagen fahren Sie?
   - Limousine 1
   - Coupé/Cabrio 2
   - Sportwagen 3
   - Kombi 4
10. Auf winterlichen Straßen entstehen oft kritische Situationen. Wie oft haben Sie das selbst schon erlebt?
    - sehr oft 1
    - häufig 2
    - ab und zu 3
    - gar nicht 4
11. Wie bremsen Sie bei Glatteis, wenn Sie keine Spikes-Reifen fahren?
    - Blockierbremsung 1
    - Stotterbremse 2
    - zurückschalten 3
12. Was machen Sie, wenn Sie an einer leichten Steigung im Schnee steckenbleiben?
    - erster Gang; vorsichtig Gas 1
    - zweiter Gang; schleifende Kupplung 2
    - erster Gang; zügig Gas 3
13. Was machen Sie, wenn Ihr Wagen bei Glatteis in einer Kurve ausbricht?
    - Gas wegnehmen; gegenlenken 1
    - Kupplung treten; gegenlenken 2
    - bremsen; gegenlenken 3
14. Wie alt sind Sie?
    - unter 30 Jahren 1
    - 30 bis 49 Jahre 2
    - 50 Jahre und älter 3



Die Angaben zum Fahrzeug entnehmen Sie bitte Ihrem grünen Kfz-Schein:

Ihr Fahrzeug: VW-PORSCHE
Hersteller

914 — 11. Mai 71
Typ — Jahr der Erstzulassung

Absender:

Krause, Hans-Joachim
Name — Vorname

1000 BERLIN 38
Plz. — Wohnort

LÜCKHOFFstr. 8-10
Straße — Land

Indico GmbH · Dunlop-Reifen-Computer-Beratung
483 Gütersloh · Postfach 2366

8

der gesamte Rücken erhalten durch starke, seitliche Wülste eine gute Führung. Um jedem 520-Fahrer seine optimale Sitz- und Lenkradhaltung zu ermöglichen, rüstet das Werk den Wagen auf Wunsch und gegen Aufpreis mit in der Höhe verstellbarem Sessel sowie mit einer Lenkradverstellung aus.

In der Einspritzversion – dem 520 i – sind Drehzahlmesser und eine superpräzise Quarzzeituhr (Genauigkeit ± 1 Sekunde pro Tag) serienmäßig. Ein Gag, den sich beide Versionen teilen, ist die orange-rote Instrumentenbeleuchtung, die ihre Bewährung im Flugzeugbau erfahren hat. Während die zum Einbau vorgesehenen Automatik-Gurte auch beim Nobel-520 nur gegen Aufpreis zu haben sind, gehören vordere Kopfstützen sowie die hintere Mittelarmlehne zum serienmäßigen Lieferumfang.

tung des Vierzylinders zugute kamen. So hat der 520-Motor jetzt die Drei-Kugel-Wirbelwannen-Brennräume des großen Bruders, die immerhin noch eine Steigerung der Verdichtung von ehedem 8,5:1 auf 9,0:1 (beim Einspritzer 9,5:1) zuließen. Und das, ohne den Oktanzahlbedarf im Kraftstoff anheben zu müssen. Die von BMW veröffentlichten Diagramme zeigen, daß die Zündeinstellung einen recht sicheren Abstand sowohl von der Beschleunigungs- als auch von der gefährlicheren Hochgeschwindigkeitsklopfgrenze hat.

Nach Aussagen der Techniker verfügt der modifizierte Motor über einen sehr geringen spezifischen Kraftstoffverbrauch. Eine Aussage, die sich in einem harten Test unter Alltagsbedingungen bestätigen muß – zumal der 115 PS bei 5800 U/min leistende Vergasermotor über eine vollkommen neue Gemischaufbereitungsanlage verfügt, die an der Leistungssteigerung keinen geringen Anteil hat: Zwei Stromberg-Gleichdruckvergaser 175 CDET übernehmen die Versorgung.

Diese Vergaser sind speziell auf ihre Verwendung im 520 modifiziert worden. Die Leerlaufregulierung erfolgt über ein zentrales Steuerungssystem mit höchster Genauigkeit, da erfahrungsgemäß die Einhaltung der Abgasvorschriften im Leerlaufbereich äußerst schwer zu erzielen ist.

Um auch beim Kaltstart Emissions-Probleme zu beseitigen, erfolgt jetzt die Regulierung der Luftansaugtemperatur nicht mehr durch Bimetallfedern, sondern durch einen sehr genauen Wachsthermostaten. Darüber hinaus säubert ein neu entwickelter Flachfilter mit 0,6 Quadratmetern Wirkungsfläche die Ansaugluft, und der Ölfilter bildet samt Blechmantel ein auswechselbares Teil zum Wegwerfen. Damit trägt BMW der Tatsache Rechnung, daß Dienstleistungen immer teurer werden.

Die ersten Fahreindrücke wiesen sowohl den 115-PS-Vergaser-Motor als auch den bei gleicher Drehzahl 130 PS leistenden Vierzylinder mit mechanischer Kugelfischer-Einspritzung als antrittfreudige, agile Triebwerke aus. Beide Motoren drehen sauber und ruckfrei bereits aus niedrigen Geschwindigkeiten hoch und haben jederzeit gute Leistung zur Verfügung. Im mittleren Drehzahlbereich zieht der Einspritzer dem Vergaser nicht ganz so deutlich davon, wie man es vielleicht erwarten könnte: Er erreicht sein maximales Drehmoment von 18,1 mkp erst bei 4500 U/min, während der Vergaser-520 seine 16,5 mkp bereits bei 3700 U/min auf die Kurbelwelle wuchtet.

Da echte Meßwerte einem Test vorbehalten bleiben müssen, kennzeichnen gegenwärtig die Werksangaben das Leistungsvermögen: Aus dem Stand auf 100 km/h schafft es der 115-PS-Wagen in 12,3, der 520 i in 11,1 Sekunden. Höchstgeschwindigkeit: 173 und 183 km/h. Daß sich dabei die verbesserte Leistungsentfaltung nicht so deutlich wie ehedem den Insassen vermittelt, liegt einerseits am reduzierten Auspuff-Geräuschniveau, andererseits an der Komfortverbesserung des Fahrwerks. Vom Charakter her ist dieser Wagen sicher gut für den Sechszylindermotor oder auch für ein Triebwerk mit Abgasturbolader. Bisher unbestätigte Informationen sprechen bereits von der Vorbereitung eines 170-PS-Turbo-2-Liters.

Die Verlängerung des Radstands um 86 Millimeter und die Verbreiterung der Spurmaße vorn um 66 und hinten um 56 Millimeter – bei Verringerung der Fahrzeugbreite – bringen dem BMW 520 nicht nur optischen Gewinn. Der flach, breit und standfest wirkende Wagen hat auch eine Fahrwerkskur durchgemacht, deren Erfolge die ersten Fahreindrücke ungemein positiv beeinflußten. Die Kombination Federbeinachse vorn, Schräglenker hinten ergänzten die Techniker mit den bei den Sechszylinder-Modellen gewonnenen Erkenntnissen. Mit einer ausgefeilten und weiter verfeinerten Vorderachsgeometrie hat der 520 jetzt eine äußerst präzise, leicht ansprechende Lenkung, die auch bei langsamem Fahren und beim Einparken keine übermäßige Kraftanstrengung erfordert.

Das ist durch die um 12 Grad rückwärts geneigten Federbeine mit Nachlaufversatz gelungen, der unterschiedlichen Neigung von Federbeinachse und Schwenkachse. Trotz höherer Vorderachsbelastung spricht jetzt die Federung leichter an. Neben der abgebauten Tauchneigung bei Vollbremsungen erreicht der Wagen auch weiter verbesserte Grenzwerte der Seitenführungskräfte. Gegenüber der Vorderachse der Sechszylinder-Modelle verstärkten die Techniker etwas die Spreizung, wodurch die Lenkung unempfindlicher auf Fahrbahnunebenheiten sowie unterschiedliche Fahrbahn- und Bremsreibung reagiert.

Während es beim alten 2000 gleichlange Aus- und Einfederungswege gab, sind Druck- und Zugstufen der Dämpfer mit den unterschiedlichen Federwegen jetzt so abgestimmt, daß einerseits verminderter Druck den Fahrkomfort erhöht, andererseits die härtere Zugstufe die Straßenhaftung verbessert.

BMW 520 und BMW 520i im Vergleich

	BMW 520	BMW 520 i	Mercedes 220	Peugeot 504 Inj.
Preis (DM)	ca. 14500	ca. 15500	14375	12400
Hubraum (ccm)	1990	1990	2197	1971
PS bei U/min	115/5800	130/5800	105/4800	104/5200
max. Drehmoment (mkp/U/min)	16,5/3700	18,1/4500	18,2/2800	17,0/3000
Verdichtungsverhältnis	9,0 : 1	9,5 : 1	9,0 : 1	8,35 : 1
Literleistung (PS/Liter)	58	65	48	53
0–100 km/h (sec)	12,3	11,1	14,6	11,6
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	173	183	168	173
Eigengewicht (kg)	1230	1250	1325	1230

Bei den ersten Testfahrten, die bei hochsommerlichen Temperaturen durchgeführt wurden, demonstrierte das Be- und Entlüftungssystem des BMW 520 seine guten Qualitäten. Mit einem Radialgebläse ausgestattet, schafft es 8,5 Kubikmeter Luftdurchsatz pro Minute, wobei die Insassen die Frisch- oder Heizluft über insgesamt sieben Kanäle in den Innenraum leiten können.

Die Technik: Alle Reserven mobilisiert

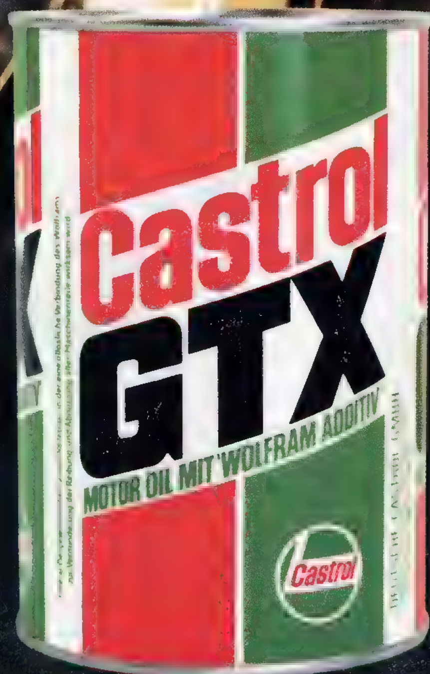
Durch Feinarbeit schöpften die BMW-Ingenieure sämtliche Möglichkeiten aus

Mit dem Schritt in Richtung Komfort wichen die Techniker in München kaum von ihrem sportlichen Weg (Bönsch: „Ich nenne es Vitalität") ab. Kernstück dieser für jeden BMW so bezeichnenden Sportlichkeit ist nach wie vor der Motor. Das Zwei-Liter-Triebwerk wurde für seine Verwendung im 520 gründlich überarbeitet. Dadurch wollten die Techniker nicht allein mehr Leistung mobilisieren, sondern höhere Standfestigkeit erzielen, den Motor unanfälliger gegen üble Reaktionen auf niedrigoktaniges Benzin machen und die Wartung erleichtern.

Im Prinzip ist die Konstruktion des Triebwerks beibehalten worden, wenngleich Erfahrungen, die mit dem Sechszylinder gemacht wurden, der Aufbereitung des Vierzylinders zugute kamen.

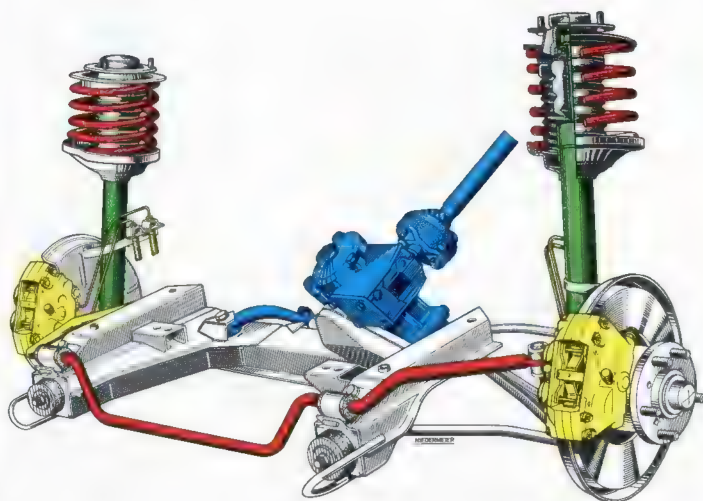
PS-Pflege

GTX von Castrol

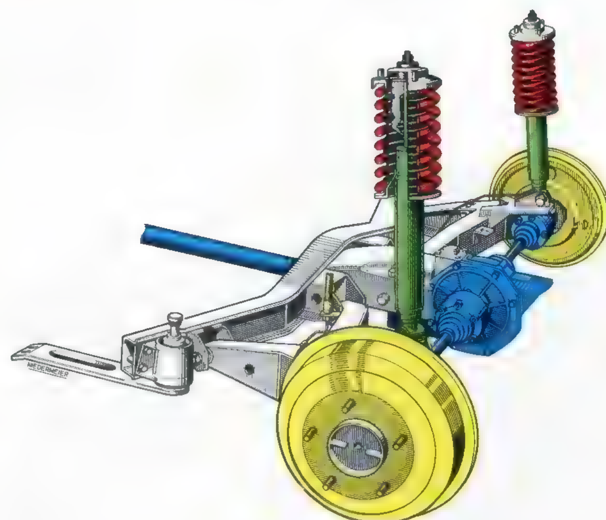


schont den Motor
für weniger Oelverbrauch
für besseren Kaltstart
ist sporterprobt
für zügiges Fahren
für rassige Motoren
mit Wolfram Additiv

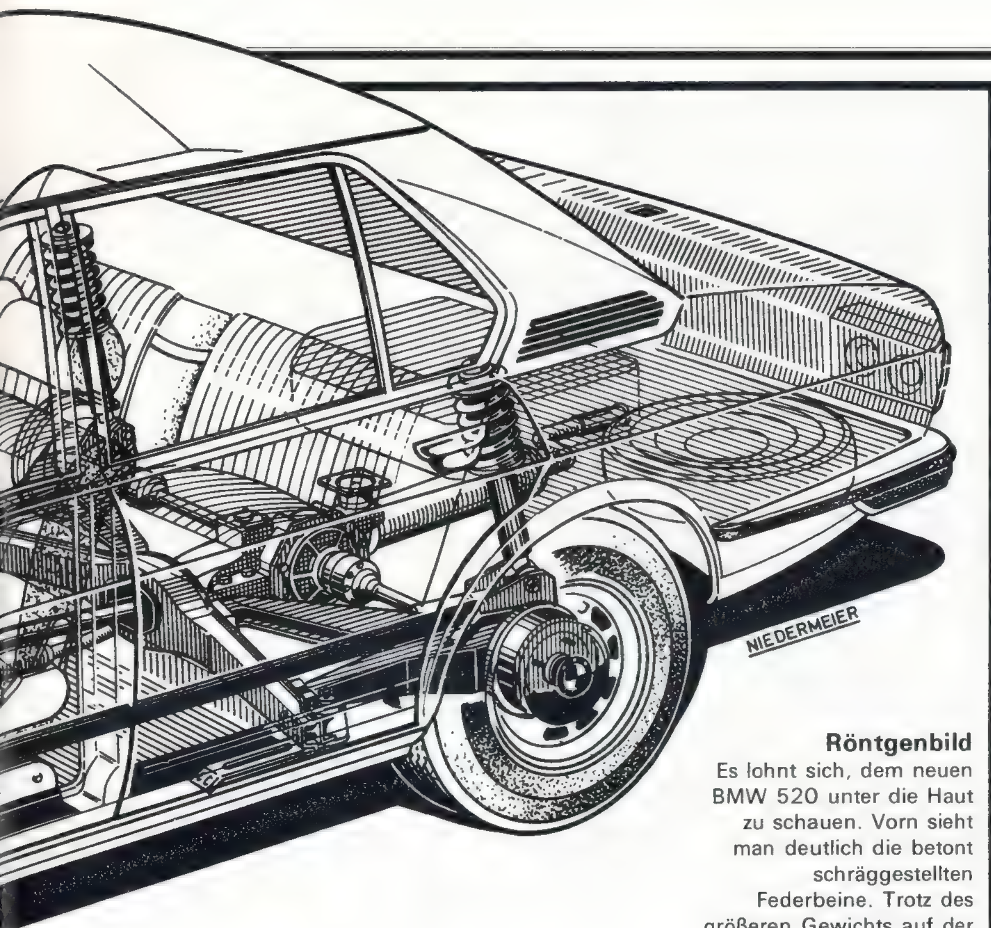
*Also machen Sie aus Ihrem Wagen einen GTX! GTX erhältlich an allen Texaco- und Bundesautobahntankstellen sowie an über 17.000 Werkstätten.



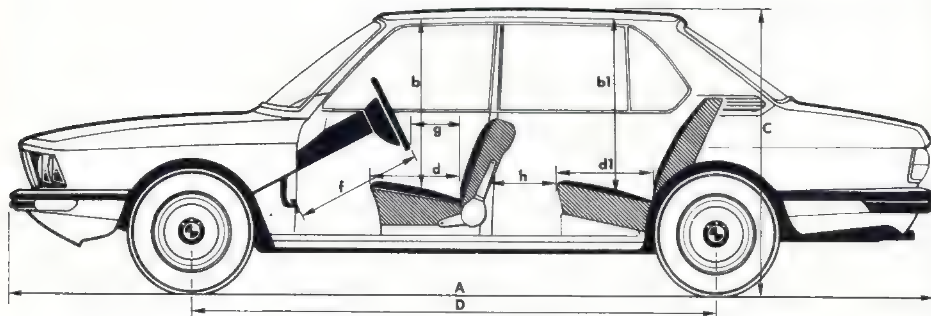
Die Vorderachse entspricht weitestgehend der des Sechszylinders, in der Zeichnung ist deutlich zu sehen, daß die Federn exzentrisch wirken, um die Federbeinführung zu entlasten. Auch der Stabilisator wurde von 17 auf 21 mm Durchmesser verstärkt

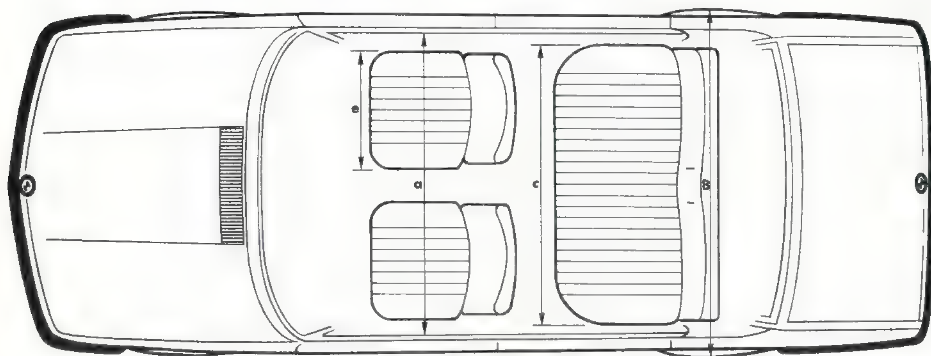


Die Hinterachse wurde gegenüber dem Vorgänger nur in Details geändert. Die Schräglenker sind mit leichter Verschränkung gegen die Radachse aufgehängt, um das Lenkverhalten des Wagens zu verbessern. Neu abgestimmt ist auch die Komfort-Federung



Röntgenbild
Es lohnt sich, dem neuen BMW 520 unter die Haut zu schauen. Vorn sieht man deutlich die betont schräggestellten Federbeine. Trotz des größeren Gewichts auf der Vorderachse ist die Lenkung leichtgängig und präzise. Verlängerter Radstand und größere Spurweite zeichnen das Fahrwerk aus.





Der alte und der neue BMW im Vergleich: A: 4620 mm/4500 mm (alter BMW 2000); B: 1690/1710; C: 1425/1455; D: 2636/2550; a: 1395/1355; b: 920/940; b1: 885/910; c: 1380/1345; d: 500/500: d1: 480/480; e: 570/585; f: 625/635; g: 360/360; h: 260/265.

Die Schräglenker-Hinterachse ist bis auf leichte Aufhängungs-Modifikationen beibehalten worden. Für den 520 i gibt es einen zusätzlichen Drehstab-Stabilisator.

Auf der Straße wirkt der 520 erstaunlich komfortabel, beinahe sanft. In scharf gefahrenen Kurven entwickelt er eine deutliche Untersteuerungsneigung, die mit wachsender Querbeschleunigung zu einem neutralen Drift über alle vier Räder wird und bei extremer Fahrweise schließlich ins Übersteuern wechselt. Dieses Fahrverhalten ist programmiert: BMW geht davon aus, daß ein Auto selbst in der extremen Notsituation beim Ausweichen eines Hindernisses noch lenkbar sein muß. Ein unabänderlich über die Vorderräder schiebendes Fahrzeug sagen BMWs Experten, ist aber nicht mehr lenkbar.

Mit Preisen von 14 500 Mark für den BMW 520 und 15 500 Mark für den Einspritzer lassen sich die Münchner ihren Zwei-Liter reichlich bezahlen. Ob das zu teuer oder gar preiswert ist, kann erst der Testbericht in einem der nächsten Hefte entscheiden.

Günter Wiechmann

Verdrängt der Komfort die Sportlichkeit?

Auto Zeitung sprach mit Helmut W. Bönsch, dem Technischen BMW-Direktor, über den neuen 520

FRAGE: Herr Bönsch, was veranlaßte BMW dazu, den neuen 2-Liter-Wagen „520" beziehungsweise „520 i" zu nennen?

Bönsch: Zunächst einmal wollen wir feststellen, daß es sich um den Übergang in eine neue Reihe handelt. Diese Bezeichnung fünfzwanzig gibt einfach eine genauere Klassifizierung, nach der wir im Baukastensystem arbeiten. Die erste Zahl bedeutet die Karosserieform, die zweite und dritte Zahl den Hubraum. Wir haben also wesentlich größere Variationsmöglichkeiten, als wenn wir an die 2000er, 2500er noch alle möglichen Sachen 'ranhängen.

FRAGE: Bei der Vorstellung des BMW 520 sagten Sie, BMW sei bemüht, den Fahrertyp für seine Autos klar zu analysieren. Und später meinten Sie, daß „der BMW 520 trotz unverkennbarer Verwandtschaft mit seinen Vorgängern einen völlig neuen Typ darstellt". Heißt das, daß sich der typische BMW-Kunde geändert hat?

Bönsch: Grundsätzlich muß man natürlich sagen, daß sich jeder Fahrer ändert. Und zwar einfach mit den fortschreitenden Anforderungen des Verkehrs und mit dem Fortschritt der Technik. Der BMW-Fahrer erwartet zunehmend höheren Komfort, da es einfach möglich ist, heute höheren Komfort zu erzielen, ohne auf die sportlichen Fahreigenschaften zu verzichten. Sie dürfen

aber eines nicht verkennen: Der BMW-treue Fahrer – es sind etwa 50 bis 70 Prozent, die von einem BMW auf den anderen übergehen – ist auch in den letzten zehn Jahren zehn Jahre älter geworden. Außerdem gehen wir in eine höhere Klasse hinein. Dabei verlangt man einfach etwas mehr Komfort.

FRAGE: Nach der Freß- gab es die Wohnwelle. Sieht BMW nach der Sport- jetzt die Komfortwelle kommen? Oder dringen Sie mit dem 520 ganz einfach in ein Terrain ein, das Mercedes mit seiner 200/250er Serie beherrscht?

Bönsch: Nein. Für uns rangiert an erster Stelle nach wie vor die Forderung nach überragenden Fahreigenschaften. Das ist Sicherheit, Spurtreue, Handlichkeit, und darunter verstehe ich auch die Reaktion des Wagens und schließlich seine Leistungsreserven. Also: Erst einmal muß das Ding in den Fahreigenschaften funktionell optimal sein. Und dann sehen wir zu, wieweit wir den Komfort erhöhen können.

FRAGE: Wo liegt denn die Priorität bei Ihnen, in der Sportlichkeit oder im Komfort?

Bönsch: Ich möchte es nicht Sportlichkeit nennen. Ich möchte es Vitalität nennen. Ich will einen temperamentvollen Wagen haben. Aus welchen Gründen, ist ja ziemlich klar: Damit man sich aus dem Verkehrsschlamm freischwimmen kann. Er muß vor allem reaktionsschnell sein. Das hängt sowohl vom Motor wie von der Lenkung ab. Die Reaktion auf den Lenkeinschlag ist nämlich wesentlich länger, als man normalerweise annimmt.

FRAGE: Die ersten Fahreindrücke vom BMW 520 zeichnen den Wagen trotz deutlicher Komfort-Tendenz wiederum als ein Auto mit unverändert sportlichen Qualitäten aus. Wo sehen Sie die Grenzen der im Alltagsverkehr vom Normalfahrer nutzbaren Sportlichkeit und wo die der höchsterreichbaren aktiven Sicherheit? Mit anderen Worten: Welche Grenzwerte kann ein normaler Fahrer ausnutzen und welche Grenzwerte erreicht das Auto im Extremfall?

Bönsch: Wenn wir als kennzeichnendes Maß einmal die mögliche Seitenbeschleunigung in Kurven herausgreifen, kann ich Ihnen folgendes sagen: Je nach Reifentyp und je nach Versuchsanordnung kann der BMW 520 eine Seitenbeschleunigung von 0,8 bis 0,9 g verkraften. Wir haben hier bei den Wagen unserer Versuchsfahrer einmal Beschleunigungsmesser eingebaut. Das sind alles sehr schnelle Piloten, und die kommen auf maximal 0,3 g. Das heißt, die enorm hohe mögliche Seitenbeschleunigung wird nicht im normalen Fahrbetrieb, sondern nur in einer unfallträchtigen Situation gefordert.

FRAGE: Also ein volles Sicherheitspolster?

Bönsch: Genau das.

FRAGE: Das Fahrverhalten des neuen BMW 520 ist so ausgelegt, daß der Wagen in Kurven im Anfangsbereich untersteuert – also über die Vorderräder nach außen drängt – und später übersteuert. Warum hat sich BMW für diese Fahrcharakteristik entschieden?



Helmut W. Bönsch: „Der BMW-treue Fahrer ist ja auch zehn Jahre älter geworden"

Bönsch: Wenn Sie einen untersteuernden Wagen haben, dann besitzt er eine größere Lenkträgheit. Wenn Sie auf ein Hindernis zufahren und das plötzlich umschiffen wollen, dann nützt Ihnen die höhere Stabilität des rein untersteuernden Wagens gar nichts. Auch wenn Sie die Lenkung bis zum Anschlag eingeschlagen haben und der Wagen auf das Hindernis zurutscht. Wir streben aus diesem Grund an – wir sind uns da mit allen europäischen Herstellern von Fahrzeugen der höheren Leistungsklasse einig –, bis dicht unter dem Grenzwert untersteuernd zu bleiben und dann ganz langsam in ein kultiviertes Übersteuern überzugehen, damit der Wagen in der kritischen Reaktion überhaupt lenkfähig bleibt.

FRAGE: Das ist also auch ein reiner Sicherheitsfaktor?

Bönsch: Ein reiner Sicherheitsfaktor, und da stehen wir in einem absoluten Gegensatz zu den Forderungen des amerikanischen Lastenheftes, um das ganz klar zu sagen...

FRAGE: ... doch wohl auch zum Fahrverhalten der meisten Massenautos...

Bönsch: ... und natürlich auch zum Fahrverhalten der meisten Massenautos.

FRAGE: Der Nachteil der großen BMW-Modelle lag vor allem in den hohen erforderlichen Bedienungskräften für die serienmäßig ohne Servo arbeitende Lenkung. Was hat beim Typ 520 dazu geführt, daß bei fast gleicher Konstruktion wesentlich weniger Kraft erforderlich ist?

Bönsch: Ich kann diese Frage nicht ganz verstehen. Wir waren eigentlich stolz darauf, daß wir beim Sechszylinder – obwohl ja auf der Vorderachse 90 Kilo mehr Last lagen – praktisch die gleichen Lenkkräfte wie beim 2000er hatten. Wir dürfen nicht vergessen, daß die Reifen auch viel breiter sind. Wir haben bei dem 520 etwa 50 Kilo weniger Last auf der Vorderachse als beim 2500er. Darüber hinaus macht sich die größere Spreizung bemerkbar. Die Lenkkräfte im Stand sind gegenüber dem 2500er um ca. 24 Prozent, beim Fahren ungefähr um 26 Prozent abgebaut worden.

FRAGE: Ist geplant, dieselbe Geometrie auch bei den großen BMW einzuführen?

Bönsch: Natürlich werden neue Erfahrungen auch beim Schwestermodell ausgenutzt. Der Zeitpunkt ist hier allerdings noch nicht abzusehen.

FRAGE: Planen Sie im übrigen, gewisse verbesserte Details, auch aus der Innenausstattung, in die kleine 1602/2002-Serie zu übertragen?

Bönsch: Ich kann Ihnen noch keinen genauen Zeitpunkt dafür sagen. Aber machen werden wir es schon.

FRAGE: Als Schnellschuß stellte BMW soeben den spektakulären Turbo vor, Ihr „rollendes Versuchslabor". Was ist dran an Spekulationen, daß ein turbogeladener 2-Liter-Motor schon demnächst im 520 arbeiten wird?

Bönsch: Das sind reine Spekulationen.

FRAGE: Da können Sie also weiter nichts zu sagen?

Bönsch: Nein.

FRAGE: Worin würden Sie denn generell die Hauptvorteile eines Motors mit Abgasturbolader für den Alltagsverkehr sehen?

Bönsch: Diese Motoren besitzen zunächst einmal sehr viel höhere Leistungsreserven, sie haben eine hervorragende Gemischaufbereitung und daher auch günstige Abgaswerte. Und sie haben – das ist vielleicht etwas überraschend – einen günstigeren spezifischen Verbrauch, weil sie einfach die Abgase mit ausnutzen.

FRAGE: Es gäbe bei dieser Frage zumindest so viele positive Fakten, daß man sich überlegen könnte, einen abgasturbogeladenen Motor ruhig in ein Großserienauto einzubauen...

Bönsch: ... Also von der Wirtschaftlichkeit her, von der motorischen Fahreigenschaft, vom spezifischen Verbrauch und von der Betriebssicherheit her ohne weiteres. Die Frage ist, ob der Kunde den höheren Preis bezahlt. □

Der Millionen-Test

Millionen Kilometer auf Michelin 'zX' Reifen werden Tag für Tag auf den Straßen der ganzen Welt gefahren: auf guten Straßen — auf schlechten Straßen; auf glatter Fahrbahn — auf rauher Fahrbahn; auf geraden Strecken — auf kurvenreichen Strecken; im Sommer und im Winter.

Sparsame Fahrer — und Fahrer, die nicht aufs Geld sehen; reife Jahrgänge — und junge Leute beiderlei Geschlechts: sie alle testen Michelin 'zX' Reifen im täglichen Einsatz.

Ihr Testurteil über den 'zX' lautet:
- sagenhaft in der Kilometerleistung
- sicher und problemlos in Kurven und beim Bremsen auf nassen Straßen
- ausgezeichnet im winterlichen Einsatz
- unübertroffen in seiner Fertigungsqualität

So sieht der Millionen-Test der Michelin 'zX' Reifen aus. Doch überzeugen Sie sich selbst! Der Michelin 'xZ' Reifen stellt sich zum Test in jeder Situation der Fahrpraxis.

Preisausschreiben

10 Flugreisen für 2 Pers.
mit Reiseführung — alles inklusive — 6 Tage in 6 Hauptstädten Europas
Amsterdam — Brüssel — London — Paris — Madrid — Rom (wahlw. DM 5000,—)

100 Sofortbild-Kameras
im 9teiligen Auto-Set

500 weitere schöne Preise
Michelin Reiseführer Deutschland

MICHELIN



Teilnahmebedingungen

Teilnahmeberechtigt sind alle Personen, ausgenommen die Mitarbeiter der Michelin Reifenwerke AG und deren Angehörige. Jeder Teilnehmer ist nur zu einer Einsendung berechtigt. Alle ausgesetzten Preise werden unter die Einsender richtiger Antworten verlost. Ein Notar wird die Verlosung beaufsichtigen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Durch ihre Einsendung erkennen die Teilnehmer diese Bedingungen an.

a	Das Bild oben zeigt vorwiegend Michelin 'zX' Reifen. Wieviele Reifen sind insgesamt abgebildet?	.... Reifen
b	Wieviele der Reifen im Bild oben sind keine Michelin 'zX' Reifen? (Sie erkennen es am Profil!)	.... Reifen
c	In der wievielten Zeile des Textes zwischen Reifenbild und Firmenschriftzug steckt ein Fehler?	.... te Zeile

3 Lösungszahlen in Teilnahmeschein eintragen. Schein ausschneiden und auf Postkarte kleben. (Auch gewöhnliche Postkarte mit den 3 Lösungszahlen genügt.) Mit 30-Pfennig-Marke freimachen, Absender deutlich lesbar angeben, bis 31. 10. 1972 (Poststempel) einsenden an:

Michelin Millionen-Test, 7500 Karlsruhe 1, Postfach 43 60



72-(2867)-D



Attraktiver: Durch günstigere Preisgestaltung und einen 100-PS-Motor wurde das VW-Porsche-Programm aufgewertet

Fahrbericht: VW-Porsche 914/2.0

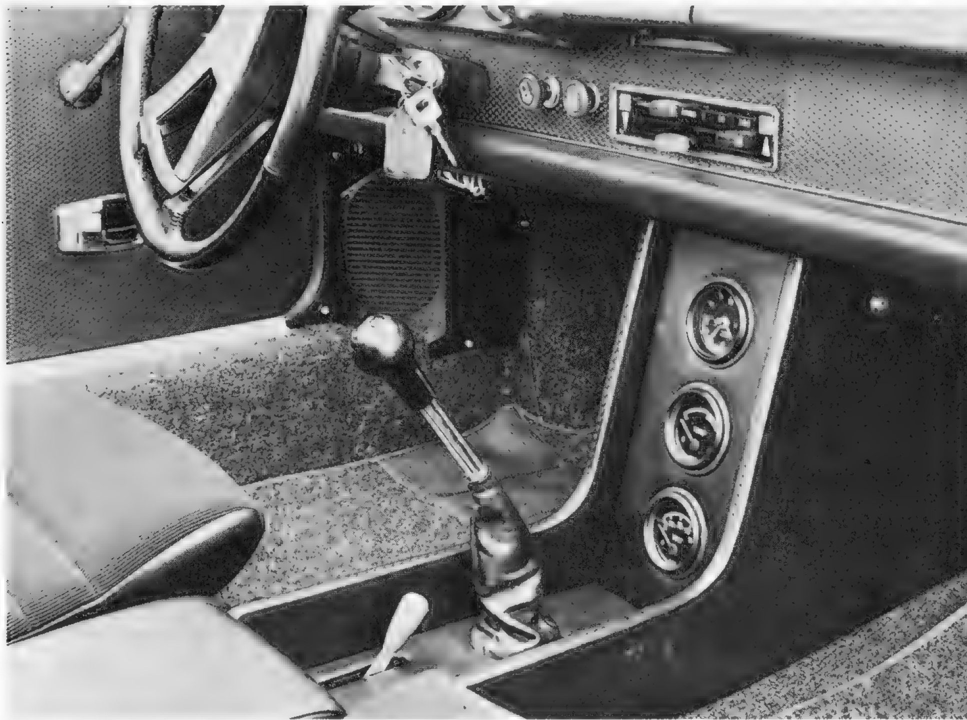
Mehr Leistung zum besseren Preis

Der neue VW-Porsche mit Zweiliter-Motor und 100 PS leistet fast genausoviel wie der bisherige Sechszylinder. Er ist jedoch genau 6220 Mark billiger und kostet nur noch 13 760 Mark. Damit hat dieses Auto alle Chancen, einen neuen Sportwagenboom in Deutschland anzuheizen.

Es gibt sie nicht mehr - die teuersten PS auf dem Markt der Serienautomobile. Denn es gibt auch nicht mehr den VW-Porsche 914/6, jenen Wagen, der mit seinem Grundpreis von 19 980 Mark genau 6530 Mark mehr kostete als der 80 PS starke Vierzylinder-Bruder und der für dieses Geld nur dreißig Pferdestärken mehr bot.

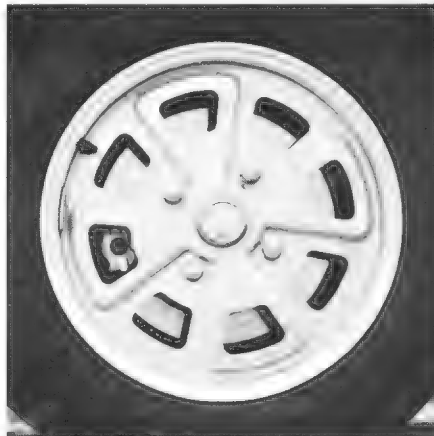
Dafür gibt es jetzt eine neue VW-Porsche-Version, die die bisherige Preisgestaltung zumindest ad absurdum führt. Der neue 914/2.0 mit Zweiliter-Vierzylinder-Boxermotor und 100 PS kostet nämlich 13 760 Mark in der Grundausstattung. Zum Vergleich: Der jetzt 914/1.7 benannte Wagen, bisher 914/4, kostet ebenso ausgestattet 13 360 Mark. Damit gibt es plötzlich die billigsten PS auf dem Markt: Zwanzig mehr für 400 Mark. Und es gibt für den 914, der „unverändert die Liste der Sportwagenzulassungen in der Bundesrepublik anführt" – so die Vertriebsgesellschaft in Ludwigsburg –, einen beinharten Konkurrenten, mit dem zusammen jetzt tatsächlich die erforderlichen Stückzahlen für eine rentable Produktionsserie erreicht werden könnten.

Um in der Serie Kosten zu sparen, sind die äußerlich nur leicht überarbeiteten 1,7- und 2,0-Liter-Ausführungen nur noch durch Heckschriftzug voneinander zu unterscheiden. Neue Karosserie-Accessoires sind mattschwarze Stoßstangen vorn und hinten, gekürzte Heckschürze mit neuem Auspuff-Endrohr sowie Stahlfelgen der Breite 5½ J x 15. Einziger Unterschied: Der 80-PS-Wagen kommt mit SR-Reifen (bis 180 km/h) auf die Straße, der Zweiliter braucht bereits HR-Reifen (bis 200 km/h). Der rundherum technisch neu abgestimmte Zweiliter-Sportwagen zeigte sich beim ersten Einsatz in einer beeindruckenden Form. Der aus dem 411-


650,– DM Aufpreis: Zum Komfortpaket gehören die Mittelkonsole und Zusatzinstrumente



Erkennungszeichen: Schwarze Stoßstange


Serienmäßig: Die 5½ J × 15-Felgen

VW-Porsche 914/2.0 in Zahlen

MOTOR:	
Bohrung × Hub: 94 × 71 mm	
Hubraum: 1971 ccm	
Verdichtung: 8,0 : 1	
Leistung: 100 PS bei 5000 U/min	
maximales Drehmoment: 16 mkp bei 3500 U/min	
spezifische Leistung: 51 PS pro Liter Hubraum	
Konstruktion: Luftgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor; Leichtmetall-Zylinderköpfe; parallel hängende Ventile; Stoßstangen und Kipphebel; zentrale Nockenwelle, angetrieben durch Zahnräder; Druckumlaufschmierung; elektrische Kraftstoffpumpe; elektronische Benzineinspritzung; Lage des Motors vor der Hinterachse.	
Einscheiben-Trockenkupplung	
Fünfganggetriebe	

Motor entwickelte Einspritz-Boxer arbeitet in jedem Drehzahlbereich ebenso kräftig wie er klingt. Man nimmt im Innenraum kaum das Ansteigen der Drehzahl wahr und ist auf den Drehzahlmesser angewiesen, um jeweils den optimalen Schaltpunkt zu finden. Der Einspritzer produziert über einen enorm breiten Bereich Leistung, als würde er sie aus dem Ärmel schütteln. Mit der gleichen Leichtigkeit operiert jetzt auch das serienmäßige Fünfganggetriebe, das bisher immer Anlaß zur Kritik gab. Es erhielt eine neue Schaltführung und läßt sich jetzt leichtgängig und exakt bedienen: Kein Zweifel mehr, ob nun die Ebene des zweiten oder die des vierten Ganges erwischt wurde. So ausgerüstet, beschleunigt man den 914/2.0 mit Leichtigkeit in 10,2 Sekunden auf 100 km/h, und als Höchstgeschwindigkeit ermittelte Auto Zeitung 195 km/h.

Das Fahrverhalten des 914/2.0 profitiert nach wie vor in erster Linie von der Lage des Motors vor der Hinterachse. Bei größter Fahrsicherheit sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich. Bei 100 PS Höchstleistung kommt hinzu, daß man den gegenüber der Mittelklasse-Konkurrenz in Kurven lässig errungenen Vorsprung auf der Geraden auch halten kann.

Zusätzliche Dämmatten senken geringfügig den Geräuschpegel im Innenraum und sorgen dafür, daß sich der Kofferraum nicht zu stark aufheizt. Eine weitere Änderung: Der links installierte Handbremshebel ist nicht mehr in der Mitte geknickt, sondern starr.

Die technischen Daten weisen aus, daß der DIN-Verbrauch des Zweiliter-Wagens sogar 0,2 Liter unter dem des 1,7-Liter liegt. Ein Grund mehr, dem Neuling die Favoritenrolle einzuräumen. □

Commodore GS/E

Opels neues Kraftpaket

Mit seinem drehfreudigen, 160 PS starken Sechszylindermotor erweist sich der GS/E als Opels temperamentvollstes Modell

Sie haben wieder einmal dazugelernt, die Opel-Leute. Gab ihr Commodore GS noch einigen Anlaß zu massiver Kritik, so zeigt sich die brandneue Spitzenversion der Rekord-/Commodore-Baureihe, der Commodore GS/E, gerade in den von Auto Zeitung bemängelten Punkten verbessert. Am deutlichsten demonstrieren das die Motoren:

- träge, drehfaul und recht laut beim GS,
- temperamentvoll, drehfreudig und mit kernigem Sechszylinderklang beim GS/E.

In ihrer Machart gleichen sich die beiden Grauguß-Maschinen. Sie stammen aus den Kapitän/Admiral-Modellen. Der GS/E-Sechszylinder hat seinem kleineren Bruder einen um 294 ccm größeren Hubraum und eine elektronische Benzineinspritzung voraus. In der Praxis bedeutet das ein Plus von 30 Pferden, die mit ihrer Leistung keineswegs hinter dem Berg halten. Bei den ersten Testfahrten mit dem GS/E Coupé zeigten sie sich durchaus in der Lage, die optimistisch scheinenden Fahrleistungsangaben des Werks zu erfüllen. Die 160 PS des 2,8-Liter-Motors sind tatsächlich für eine Spitze von 200 km/h gut. Und eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 9,3 Sekunden ist ebenfalls zu schaffen. Dazu muß allerdings der zweite Gang über 5800 U/min in den roten Drehzahlbereich gedreht werden, denn beim Schalten in den dritten Gang gehen einige Zehntelsekunden verloren. Bis zum Erreichen der 100-



Äußeres Kennzeichen des neuen Opel Commodore GS/E ist die Bugschürze aus Kunststoff

km/h-Marke verstreichen dann knapp zehn Sekunden.

Allerdings mußten die Opel-Ingenieure auf fünf PS der fast identischen Admiral-Maschine verzichten. Sie paßten nicht mehr unter die Motorhaube und fielen dem veränderten, flacher bauenden Ansaugsystem des Commodore zum Opfer. Das maximale Drehmoment von 23,3 mkp blieb davon allerdings unberührt.

Was den TÜV alles berührt, weist der Kraftfahrzeugschein des GS/E aus. Unter „Auch genehmigt:" steht dort zu lesen: „Vorderes Kennzeichen 10 Grad gegen die Fahrtrichtung geneigt." Schuld an dieser „gravierenden" Änderung trägt das Kampfeszeichen des stärksten der Commodore, der schwarz gestreifte Frontspoiler. Diese nach Sportlichkeit heischende Bugschürze hat es allerdings kaum nötig, den gewichtigen Sechszylinder im Anpressen der Vorderräder zu unterstützen. Vielmehr verhilft er dem GS/E zu einer besseren Aerodynamik, indem er mit seiner Abrißkante die Luftturbulenzen unter dem Fahrzeug verringert.

Vergrößert wurde am GS/E der spärliche Komfort des GS. Feinarbeit an der Federung und eine veränderte Einstellung des Bilstein-Gasdruck-Stoßdämpfers nehmen etwas die Furcht vor holprigen Straßen. Das geht jedoch nicht auf Kosten des weiterhin ausgezeichneten, leicht untersteuernden Kurvenverhaltens. Mehr als beim 130-PS-Commodore kann beim GS/E natürlich in engen Kurven ein entschlossener Tritt aufs Gaspedal das Ausbrechen des Hecks provozieren. Ein geübter Fahrer kann dieses Verhalten dank der angenehm direkt arbeitenden Lenkung in einen gutmütigen four-wheel-drift umsetzen.

Was den GS/E weiter von dem in Auto Zeitung Nr. 12/1972 getesteten GS unterscheidet, ist aus der Aufpreisliste zu ersehen. Serienmäßig bietet der Einspritzer etwas mehr: Windschutzscheibe aus Verbundglas, heizbare Heckscheibe und elektrische Wisch-Wasch-Anlage am Blinkerhebel. Dafür wird er mit einem Preis von gut 16 000 Mark auch um zwei Tausender teurer sein als sein schwächerer Bruder. □

Neue Sunbeam

Brave Kost aus Großbritannien

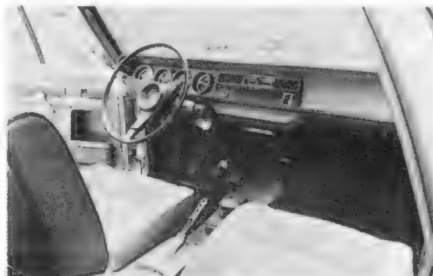
Chrysler-Europa wagt eine weitere Attacke auf den deutschen Markt: Mit der Modellreihe 1250 TC

Erster Angriff fehlgeschlagen – fertig zur zweiten Attacke: Mut und Optimismus zeigen die Verantwortlichen von Chrysler-Europa. Nachdem die Sunbeam-Modelle Sceptre und Rapier – von Ende 1969 bis vor zwei Monaten geliefert – weit von jeglichem grünen Zweig entfernt blieben und ihre Besitzer mit Ersatzteilproblemen verärgerten, soll nun wie Phönix aus der Asche ein neuer Sunbeam aufsteigen und den deutschen Markt erobern. Auserlesener ist der seit 1970 in England gebaute Bestseller Hillman Avenger, nach Amerika als Plymouth Cricket exportiert, in Deutschland von Chrysler-Simca als Sunbeam 1250/1500 vertrieben. Feilgeboten wird er in vier Versionen:

- Sunbeam 1250 mit 55 PS
- Sunbeam 1250 TC mit 68 PS
- Sunbeam 1250 TC Tourisme (Kombi mit fünf Türen)
- Sunbeam 1500 TC mit 74 PS

Die Modellvariante 1250 TC wurde eigens für den deutschen Markt ins Leben gerufen, um mit ihren 14 Mehr-PS gegenüber dem Grundmodell schnellen Bundesstraßen und Autobahnen zu genügen.


Außen wie innen bieten die neuen . . .


. . . Sunbeam-Modelle wenig Aufregendes

Eine optische Bereicherung unserer Straßen wird sie bestimmt nicht darstellen. Die etwas plump wirkende Karosse mit dem stylistisch überholten Hüftbuckel orientiert sich am Chrysler 160/180 und am englischen Morris Marina.

Testfahrten in England deckten auf, daß auch die inneren Werte des in viele Länder exportierten Wagens keinen Anlaß zum Jubeln geben. Der Vierzylinder ist ein konventionelles, kreuzbraves Auto ohne Ausstrahlung. Er bietet zwar für einen heckgetriebenen Starrachser ausreichenden Komfort und sicheres, untersteuerndes Fahrverhalten mit leichten Gaswechselreaktionen. Sportliche Fahrer werden allerdings durch das Aufschaukeln der Karosse nach schnell gefahrenen Kurven erschreckt. Ebensowenig Freude bereitet der Motor. Er leistet zwar 68 PS bei 6000 U/min, doch um in den Genuß dieser Pferde zu kommen, heißt es drehen, drehen und nochmals drehen: Das maximale Drehmoment von 8,6 mkp liegt nämlich hoch oben bei 4600 U/min. Bei jedem Schalten muß es aufs neue angepeilt werden. Denn der Drehzahlmesser sinkt regelmäßig unter 4000 Touren. Keine guten Voraussetzungen für optimale Beschleunigungswerte: Erste Messungen ließen auf Zeiten über 16 Sekunden von null auf 100 km/h schließen.

Enttäuschend ist auch die sehr leichtgängige Lenkung. Besonders in der Mittellage äußerst indifferent, zeigt sie zudem so geringe Rückstellkräfte, daß ein leichter Einschlag einfach beibehalten wird. Angenehm fallen dagegen die Pedale und die exakte Schaltung durch ihre Leichtgängigkeit auf.

All das wird jedoch kaum über den Verkaufserfolg des Engländers hierzulande entscheiden – eher sein bei ca. 7700 Mark liegender, einigermaßen günstiger Preis. Ihm stehen allerdings schon jetzt absehbare Reparatur-Schwierigkeiten durch Zollmaße und ein dünnes Service-Netz von vorerst 300 Chrysler-Simca-Kundendienststellen gegenüber. □

Fotos Wolfgang Drehsen



Der Ford Escort GT hat sich in der ersten Vergleichstest-Halbzeit an die Spitze gefahren – dicht gefolgt von Fiat und Simca

Vergleichstest-Finale

Endspurt der sportlichen Kleinen

Sechs kleine Kraftprotze sind im letzten Heft zu dieser Konkurrenz angetreten: Leistungsgesteigerte Versionen normaler Massenautomobile. Auto Zeitung untersucht, was diese Wagen außer ihrem Sport-Trimm sonst bieten. Auf den folgenden neun Seiten wird der Sieger ermittelt

Entschieden ist noch gar nichts. Die sechs kleinen Kraftprotze mußten im letzten Heft bereits 45 Wertungen in drei Kapiteln über sich ergehen lassen. Doch zwei weitere Testabschnitte mit insgesamt 30 Kriterien stehen noch aus. Und das Ergebnis ist bisher äußerst knapp. Nach Karosserie und Innenraum, Motor, Getriebe und Fahrleistungen sowie Bedienbarkeit und Komfort ergab sich folgende Rangfolge:

1. Ford Escort GT	228 Punkte
2. Fiat 128 rally und	224 Punkte
Simca 1000 Rallye 1	224 Punkte
4. NSU TT	217 Punkte
5. Opel Kadett 1,2 L	215 Punkte
6. Mini 1275 GT	193 Punkte



Untersteuert: Selbst wenn der Fiat 128 rally recht spektakulär das hintere Bein hebt, ist er ein sehr sicherer Kurvenkünstler

Seinen knappen Vorsprung erkämpfte sich der Ford dabei durch – nicht ausnahmslos – gute Bedienung und seinen im Kreis der Sportler überzeugendsten Komfort.

Auch seine beiden hartnäckigsten Verfolger Fiat und Simca konnten je eine Wertung zu ihren Gunsten entscheiden. Der Italiener setzte sich bei Karosserie und Innenraum von seinen Konkurrenten ab, während der Franzose mit Motor, Getriebe und ansprechenden Fahrleistungen am meisten zu gefallen wußte. NSU und Opel blieben solche Lorbeeren bisher verwehrt. Da sie sich aber auch noch keinen fatalen Ausrutscher erlaubten, stehen sie



Enttäuschte in den Fahrleistungen: Der Mini 1275 GT mit seinem 54 PS starken Motor

In der Testmangel: Trotz nicht ganz sturzkonstanter Hinterachse überraschte der NSU TT durch ein sicheres Bremsverhalten



in der Addition ihrer mittleren Plätze und Wertungen noch auf dem Sprung zum Gesamtsieg. Als einziger ohne große Siegchance ist der Mini, der dreimal mit dem letzten Platz vorlieb nehmen mußte. In den beiden verbleibenden Wertungen Fahrverhalten und Sicherheit sowie Unterhaltskosten und Preiswürdigkeit bleibt ihm lediglich die Hoffnung auf eine Verbesserung des Resultats.

Seine Möglichkeiten liegen dabei – wie beim Fiat – in der Fahrsicherheit, während der Simca besonders auf seinen günstigen Preis bei guter Ausstattung baut. Der Ford muß in beiden Kapiteln zumindest einen guten Mittel-

platz erreichen, um möglicherweise auch bei der Endabrechnung die Nase vorn zu haben.

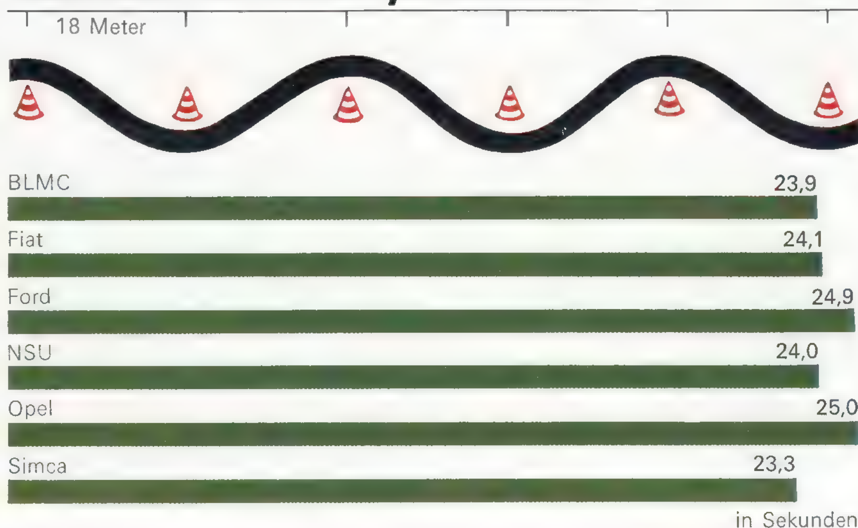
4. Wertungskapitel
Fahrverhalten und Sicherheit

Auf 360 Meter Länge stehen im Abstand von 18 Metern 21 Poller, die abwechselnd links und rechts passiert werden müssen – und zwar so schnell, wie es mit dem jeweiligen Fahrzeug möglich ist. Sieger in dieser Disziplin ist der Simca 1000 Rallye 1, der 23,3 Sekunden benötigt und damit 0,6 Sekunden schneller als der Mini und 0,7 Sekunden schneller als der NSU TT ist. Auch der Fiat 128 rally kann mit 24,1 Sekunden im Verfolgerfeld gut mithalten. Noch einmal eine halbe Sekunde mehr als der Fiat benötigt der Ford Escort für die 360 Meter, und das Schlußlicht schließlich ist der Kadett mit 25,1 Sekunden. Beim großen Slalom, Pollerabstand 36 Meter, sieht die Reihenfolge jedoch anders aus. Zwar siegt wieder der Simca, muß sich jedoch den ersten Platz mit dem Fiat teilen. Danach folgt ein fast ebenbürtiges Verfolgerfeld, das vom Escort angeführt wird. Dahinter NSU, Kadett und Mini.

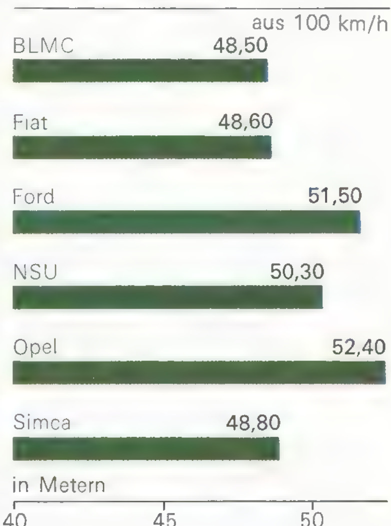
So gut, wie sich der Simca in den beiden Zeitwertungen schlägt, so gut ist er im Slalom-Fahrverhalten nicht. Es bedarf einiger Eingewöhnungszeit, um den Heckmotorwagen exakt um die Pylonen zu bugsieren. Jedoch: Wer nach einiger Übung mit dem kleinen Geschoß umgehen kann, kommt auf gute Werte. Unproblematischer ist hingegen das Fahrverhalten des Fiat, der als mäßiger Untersteuerer den Fahrer mit keinerlei Tücken überraschte.

Ähnlich verhalten sich auch der Mini und der Kadett, wobei der Opel nur in der Anfangsphase des Grenzbereichs untersteuert, um dann in einen gleichmäßigen Drift über alle vier Räder zu wechseln – auch das darf noch als gutmütig bezeichnet werden. Der krasseste Untersteuerer jedoch ist der Escort. Er schiebt beim schnellen Richtungswechsel stur über die Vorderräder und kann auch eine leichte Neigung zum Aufschaukeln nicht verbergen. Daß er dennoch zu einer guten Zeitwertung kam, liegt mehr an der überlegenen Motorleistung als am ausgewogenen Fahrverhalten.

Noch kritischer als Ford und Simca ist der NSU. Er besitzt eine fatale Neigung zum Umkippen. In Kurven auf glatter Straße bricht – wenn auch relativ spät – urplötzlich das Heck aus, auf griffigem Beton oder Rauhasphalt hingegen steigt zunächst das kurveninnere Hinterrad auf, danach folgt das Vorderrad und dann ist es nicht mehr weit bis zur Rolle seitwärts. Diese problematischen Eigenschaften haben viele TT-Fahrer erkannt und bekämpfen sie mit




Gutmütig bei Notbremsungen: Escort GT



Wertung: Fahrverhalten und Sicherheit

	max. Pkt.	BLMC	Fiat	Ford	NSU	Opel	Simca
1. Slalomzeit 18 m Pollerabstand	5	4	4	3	4	3	5
2. Slalomzeit 36 m Pollerabstand	5	4	5	4	4	4	5
3. Slalom-Fahrverhalten	5	4	4	3	2	4	3
4. Handling	10	8	8	5	9	6	10
5. Ansprechen der Bremse	5	4	5	4	4	3	4
6. Bremswirkung	10	10	10	7	8	6	10
7. Bremsverhalten	10	10	5	7	9	10	10
8. Geradeauslauf	5	4	5	4	2	3	4
9. Seitenwindunempfindlichkeit	10	9	9	6	5	6	3
10. Kurvenverhalten	10	7	8	6	4	6	5
11 Gaswechselreaktion	5	4	4	4	2	3	3
12. Scheinwerferlicht	5	3	4	3	4	3	4
13. Scheibenwischer	5	3	4	4	4	4	3
14. Sicherheitsgurt-Anordnung	5	4	5	4	2	4	3
15. Sicherheit für Kinder	5	–	3	3	–	3	2
SUMME	**100**	**78**	**83**	**67**	**63**	**68**	**74**


Der Mini hoppelt zwar durch schnell gefahrene Kurven, ist aber gut zu beherrschen


Neigt zum Übersteuern: Simca Rallye 1


Schiebt über alle vier Räder: Opel 1.2


Untersteuert gnadenlos: Ford Escort GT


Untersteuert ebenfalls: Fiat 128 rally


Wenn sich die Pendelachse aufstellt, bricht das Heck des NSU TT plötzlich aus

eigenen Mitteln (Fahrwerksmodifikationen wie Tieferlegen, härtere Dämpfer und negativer Sturz).

Alle sechs Konkurrenten sind mit technisch identischen Verzögerungsaggregaten ausgerüstet: Vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen. Doch aus diesen gleichen Voraussetzungen (die noch durch einheitliche Bereifung mit dem Uniroyal rallye 180 unterstrichen wird) machen die Testwagen recht unterschiedliche Ergebnisse. Die höchste Punktzahl im Komplex Bremsen (Ansprechen, Wirkung und Verhalten) holen sich der Mini und der Simca. Beide benötigen für eine Panikbremsung aus 100 km/h weniger als 49 Meter und verhalten sich dabei sehr gutmütig. Einen einzigen Punkt Abzug erhalten der Engländer und der Franzose lediglich für das nicht optimale Ansprechen der Bremse. In dieser Wertung werden sie vom Fiat 128 rally übertroffen, der überdies ebenfalls weniger als 49 Meter zum Bremsen braucht, dabei jedoch gefühlvoll behandelt werden will. Denn plötzliche Spontanverzögerungen führten beim Testwagen zum Überbremsen der Hinterachse – mit dem Ergebnis, daß das Heck ausbricht.

Dafür besitzt der Fiat gegenüber der Konkurrenz einen anderen Vorteil: Er ist der beste Geradeausläufer. Der zweite Fronttriebler, der Mini, ist auf guter Straße dem Fiat ebenbürtig. Auf schlechtem Untergrund hingegen kommt er – wie auch Escort und Simca – ins Tänzeln und muß dann korrigiert werden. Den schlechtesten Geradeauslauf hat eindeutig der NSU, der nur zu gern bereit ist, Bodenunebenheiten nachzulaufen. Und auch wenn Seitenwind auftritt, gehört der TT zu den empfindlichen Typen seiner Klasse. Noch energischer reagiert der Rallye 1 auf Seitenwind, während sich die beiden Fronttriebler Mini und Fiat relativ gelassen und unbeeindruckt von derartigen Belästigungen zeigen.

In der Bewertung der Gaswechselreaktionen können die drei Untersteuerer Mini, Fiat und Ford die meisten Punkte für sich verbuchen. Schlagartiges Gaswegnehmen in Kurven läßt die drei Kandidaten nur ein wenig mehr zum Kurveninnenrand streben. Lediglich in extremen Fällen muß dann der Lenkeinschlag etwas zurückgenommen werden. Nach deutlicheren Lenkreaktionen verlangen bei schlagartigem Gaswegnehmen Kadett und Simca. Der NSU schließlich benötigt bei zu schnell angegangenen Kurven den geschicktesten Fahrer.

Auf dem neuesten Stand der Beleuchtungstechnik befindet sich keiner der sechs Konkurrenten. Doch Fiat und Simca können immerhin für das Fernlicht Halogen-Zusatzleuchten vorweisen, die für gute Sicht bei Nacht sorgen. Derartige Novitäten kann der NSU nicht bieten, dennoch ist das konventionelle Licht aus seinen beiden Doppel-

scheinwerfern ebenbürtig. Bei den anderen Testwagen Mini, Escort und Kadett reicht die Beleuchtungsanlage lediglich dazu, bescheidene und alltägliche Bedürfnisse zu stillen.

Recht bescheiden ist es auch um den Scheibenwischer im Mini bestellt: Das Wischerfeld ist klein, und außerdem gibt es nur eine Wischergeschwindigkeit, ebenso wie beim Simca.

Sicherheitsgurte sollten, damit sie überhaupt angelegt werden, so leicht wie möglich zu schließen und so bequem wie möglich zu tragen sein. Die Schließsysteme können in diesem Vergleichstest nicht bewertet werden, da jeder Wagen individuell mit Gurten nachgerüstet werden muß – serienmäßig gibt es sie in dieser Klasse nicht. Dagegen kann die Anordnung der Befestigungspunkte beurteilt werden. Sie ist deutlich am schlechtesten im NSU, bei dem der Gurt ständig von der Schulter rutscht. Im Simca wird der Schultergurt am Türpfosten befestigt, ist dort aber eine Kleinigkeit zu weit vorn angeordnet, wenn der Sitz ganz zurückgeschoben ist, wie es die Besitzer eines solchen Wagens gern tun. Die beste Gurtanordnung registrierte das Test-Team im Fiat. Hier passen Becken- und Schultergurt für große und kleine Fahrer.

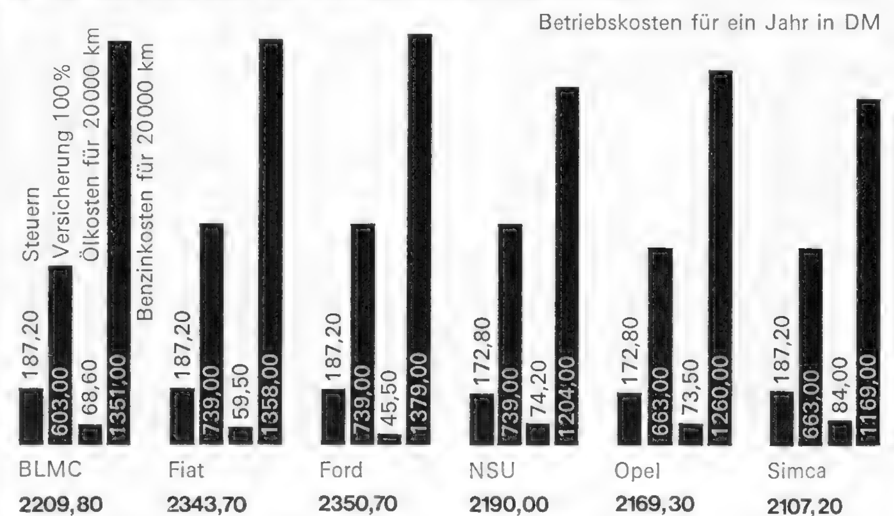
Bei Fiat, Ford, Opel und Simca lassen sich auch im Fond Sicherheitsgurte montieren. Mit solchen Gurten werden nicht nur die Fondgäste gesichert, sondern an ihnen können auch Kindersitze haltbar befestigt werden. Deswegen bekommen diese Wagen drei Punkte – der Simca jedoch einen Punkt Abzug, da er als einziger viertüriger Wagen keine Kindersicherungen an den Fondtüren besitzt.

5. Wertungskapitel Unterhaltskosten und Preiswürdigkeit

Als absoluter Preisbrecher distanziert der Simca 1000 Rallye 1 seine Konkurrenten um mehrere Längen. Mit einem Anschaffungspreis von 5998,– DM kostet er einen guten Tausendmarkschein weniger als der zweitbilligste Wagen, der NSU TT. Und der ist wiederum um knapp 1000,– DM billiger als der Escort GT. Der Ford streift mit 7920,– DM schon die für Kleinwagen gerade noch vertretbare 8000-Mark-Grenze. Natürlich schlagen sich diese enormen Preisunterschiede auch in der Punktwertung sehr deutlich nieder.

Von der Verarbeitungsqualität her liegt der Italiener mit vier von fünf möglichen Punkten ebenfalls an der Spitze, hier zusammen mit dem NSU. Der Deutsche profitiert dabei von seiner langen Bau- und Reifezeit. Einen Rang dahinter drängen sich Opel, Simca und Ford. Gerade von den Rüsselsheimern weiß man, daß sie Besseres leisten kön-

So setzen sich die Betriebskosten zusammen



Soviel kostet ein Auffahr-Unfall

Als Preis-Beispiel für einen Vergleich der Reparaturkosten zwischen den Miniflitzern soll ein Auffahrunfall (hinten) simuliert werden. Als Reparaturarbeiten werden angenommen: beide hintere Kotflügel sowie Haube und Heckblech mit Zubehör (Rückleuchten, Stoßstange, Zierleisten usw.) erneuern und Fahrzeugheck von Tür zu Tür lackieren

	BLMC Mini 1275 GT	Fiat 128 rally	Ford Escort GT	NSU 1200 TT	Opel Kadett 1,2 L	Simca 1000 Rallye 1
Arbeitszeiten (Std.)	61,95	52,50	40,—	38,85	49,81	17,80
Arbeitskosten (DM)	1858,50	1575,—	1200,—	1165,50	1494,30	534,—
Materialkosten (DM)	981,50	625,86	679,76	559,21	674,93	545,28
Reparaturkosten (DM)	2840,—	2200,86	1879,76	1724,71	2169,23	1079,28

Wertung: Unterhaltskosten und Preiswürdigkeit

	max. Pkt.	BLMC	Fiat	Ford	NSU	Opel	Simca
1. Kaufpreis	10	4	3	1	5	2	10
2. Aufpreisgestaltung	5	3	4	3	3	3	4
3. Verarbeitungsqualität	5	2	4	3	4	3	3
4. Wiederverkaufswert	10	6	7	7	6	9	8
5. Steuern	5	5	5	5	5	5	5
6. Versicherungskosten	5	5	3	3	3	4	4
7. Ausnutzung der Vers.-Klasse	5	5	3	5	3	5	5
8. Inspektions-Intervalle	5	3	3	3	4	5	3
9. Kraftstoffkosten	10	7	7	7	9	8	10
10. Ölkosten	5	4	5	5	4	4	4
11. Kosten für Sicherheitspaket	10	4	6	4	6	6	5
12. Kosten für Reifen	5	2	3	4	5	4	4
13. Ersatzteilkosten	10	3	8	9	10	9	9
14. Reparaturkosten	5	1	2	3	3	2	5
15. Zahl der Kundendienststellen	5	1	4	5	4	5	3
SUMME	**100**	**55**	**67**	**67**	**74**	**74**	**82**

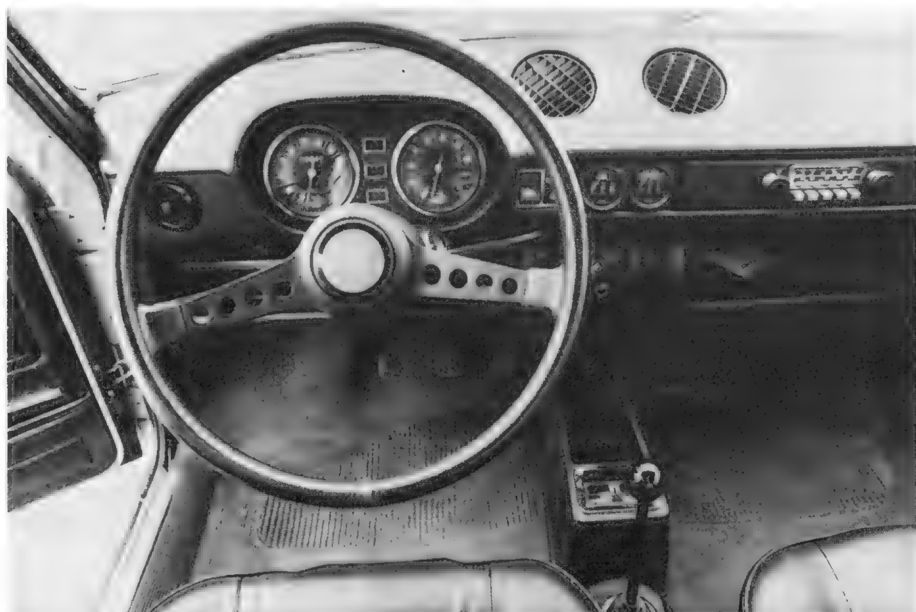
nen. Beim Kadett braucht man jedoch nur die Kofferraumklappe zu lüften, um die Lustlosigkeit der Opel-Leute bei ihrem kleinsten Modell zu erkennen. Überhaupt keinen Ehrgeiz scheinen die Leute bei BLMC zu entwickeln, wenn es gilt, einen Mini zusammenzubauen. Ihr Wagen ist regelrecht zusammengeschustert.

Mangelnde Verarbeitungsqualität nagt schließlich auch an der Lebensdauer und damit am Wiederverkaufswert des kleinen Engländers. Aber er heißt eben Mini und findet auch als 1275 GT immer eine Gruppe von Fans, die bereit ist, einen guten Preis zu zahlen. Auf einen ähnlich eingestellten Käuferstamm kann sich auch der NSU TT berufen. Und obwohl das nahe Ende dieses Modells bevorsteht, sind ihm sowie dem Mini sechs von zehn Punkten zuzugestehen. Die besten Wiederverkaufschancen winken ohne Zweifel den Kadett-Fahrern. Ihr Fahrzeug ist der Fall. Zufrieden können auch die TT-Besitzer sein. Sie sind alle 7500 Kilometer an der Reihe. Alle anderen müssen sich mit 5000-km-Intervallen zufriedengeben.

Allgemeine Zufriedenheit herrscht in punkto Kraftstoffkosten. Durch die Bank sind Billigmacher im Rennen. Keiner erreicht die 10-Liter-Marke. Am meisten knausert dabei der Simca, der mit 8,35 Liter pro 100 Kilometer auskommt. 1,5 Liter mehr schluckt der Escort als Verlierer dieser Wertung.

Er revanchiert sich jedoch bei den Ölkosten. Alle 10 000 Kilometer 3,25 Liter für die Motorschmierung ist denkbar günstig. Simca, Opel, NSU und Mini nimmt der Ford hier einen Punkt ab.

In der letzten Reihe steht der Kölner allerdings schon wieder, wenn er mit einem Sicherheitspaket ausgerüstet werden soll. Bei Kopfstützen und heizbarer Heckscheibe ist das gar nicht einmal möglich. Sicherheitsgurte und Verbund-


Besonders übersichtlich und aufgeräumt: Die Bedienungs-Zentrale des Fiat 128 rally

auf dem Gebrauchtwagenmarkt meist noch gefragter als der VW-Käfer.

In Steuerfragen herrscht bei allen Konkurrenten eitel Sonnenschein und große Einheitlichkeit. Jährlich sind für die kleinen Sportlichen nur zwischen 172,80 DM und 187,20 DM aufzuwenden. Gut für fünf Punkte rundum. Am wenigsten Geld muß sich ein Mini-Fahrer einstecken, wenn er seine jährliche Versicherungsprämie bezahlen will. 136 Mark weniger als Fiat-, NSU- und Ford-Piloten. 100 Prozent Versicherungsprämie bedeuten bei ihnen 739 DM und drei Bewertungs-Punkte.

Fünf Punkte erhält der Mini für das Ausnützen seiner Versicherungsklasse. Mit 54 PS bleibt er nur um eine Pferdestärke hinter dem Klassenlimit zurück.

Fein heraus sind die Opel-Fahrer, wenn zur Inspektion in die Werkstatt gerufen wird: Seit kurzer Zeit ist das nämlich nur noch alle 10 000 Kilometer glas-Frontscheibe kosten Aufpreise. Viel besser ziehen sich allerdings auch die Gewinner dieser Wertung nicht aus der Affäre. Neben Gürtelreifen bei allen, der heizbaren Heckscheibe des Simca und den Kopfstützen des Fiat muß – falls überhaupt angeboten – jedes Sicherheitsdetail mit einem tiefen Griff in die Geldbörse erstanden werden. Ein Griff, den Mini-Fahrer nur zu gut kennen, wenn es um Reifenkosten geht. Ihr Gefährt macht mit seinen Miniatur-Pneus üblicherweise kurzen Prozeß. Vom Profil entblößt, müssen sie spätestens alle 10 000 Kilometer gegen neue Socken im Tretrollerformat ausgetauscht werden. Für das andere Extrem sorgt der NSU, der seine Gürtelreifen in gängiger und damit billiger Größe weitaus sorgsamer behandelt.

Mag die Behandlung in BLMC-Werkstätten noch so zuvorkommend sein, Mini-Besitzern wird der Weg dahin

meist nicht leichtfallen. Ersatzteil- und Reparaturkosten liegen weit über dem üblichen Standard. Deutlich wird das beispielsweise bei einem Auffahrunfall hinten. Was beim Simca 1000 Rallye 1 dann 1079,– DM kostet, verschlingt beim Mini 2840,– DM. In der Punktwertung bedeutet das für den Engländer zusammen vier Zähler in den Wertungen Ersatzteile und Reparaturen. Alle anderen Vertreter heimsen hier 10 bis 14 Punkte ein. Den endgültigen Knockout in punkto Service steckt der Mini für die Zahl seiner Kundendienststellen ein. Das BLMC-Werkstattnetz besteht in der Bundesrepublik lediglich aus 370 Stationen. In der Wertung reicht das dann auch nur für einen Punkt. 2300 bzw. 2200 Werkstätten bedeuten für Opel und Ford fünf Punkte. Es folgen NSU und Fiat (4) und der Simca mit drei Zählern.

Fazit
Der Simca hat den längsten Atem

Das Rennen ist gelaufen. Und wie es sich für Sportler gehört, wurde bis zum Schluß hart um die Plätze gekämpft. Zuerst überholte der Fiat den führenden Escort. Er sammelte die dazu nötigen Punkte bei Fahrverhalten und Sicherheit. Doch dann bewies sich der Simca als der Wagen mit dem längsten Atem. Als es im Schlußkapitel um das liebe Geld ging, zeigte er sich allen Konkurrenten eindeutig überlegen. Und dieses Polster reichte, um zum Schluß die Nase vorn zu haben.

Es hätte bestimmt nicht gereicht, wenn der Franzose nur billig wäre. Die Simca-Leute haben es jedoch verstanden, einen Wagen auf den Markt zu bringen, der seinen Konkurrenten durchaus ebenbürtig ist, trotzdem aber weit unter ihrem Preisniveau liegt. Wer im Simca 1000 Rallye 1 sitzt, sieht zwar deutlich, daß gespart worden ist. Doch wer ihn fährt, merkt bald, daß diese Maßnahmen keineswegs wehtun. Im Gegenteil. Wo andere mit Chromputz und Schnörkeln protzen, herrscht im Simca Sachlichkeit vor.

Der Fiat 128 rally kann die modernste Grundkonzeption im Kreise der Konkurrenten vorweisen. Deutlich dokumentiert das sein Punktvorsprung bei Fahrverhalten und Sicherheit. Ein Punkt, der in den letzten Jahren besonders an Gewicht gewonnen hat. Ferner glänzt der Fiat mit der komplettesten Ausstattung, die ihn auch im Wertungskapitel Karosserie und Innenraum an die Spitze katapultierte.

Trennen den Ersten und den Zweiten nur sechs Punkte, so liegt der Escort als Dritter schon um zwölf weitere Zähler zurück. Er ist der Schnellste und der Teuerste im Kreis der Konkurrenten. Sein potentieller Widersacher, der Opel Kadett, kam in der Addition auf fünf Punkte weniger. Ohne irgendwo eine entscheidende Schlappe zu erleiden, büßt er hier und da einen Punkt ein, was im Endergebnis auch den subjektiven Eindruck widerspiegelt: Dieser Escort GT war das rundherum etwas bessere Auto.

Knapp hinter dem Opel reichte es für den NSU nur zu einem fünften Platz. Es wurde sehr deutlich, daß man in Neckarsulm in dieses auslaufende Modell nichts mehr investiert. Immerhin liegt er noch deutlich vor dem englischen Mini. Der Wagen mit der einst richtungweisenden Konzeption konnte nur bei Fahrverhalten und Sicherheit mithalten. Ansonsten war er auf letzte Plätze abonniert. Das Genick brachen ihm dabei seine schlechte Verarbeitung und die horrenden Kosten, wenn sein Weg einmal in die Werkstatt führt.

Gernot Röthig
Karl-Artur Rappe

Endwertung

	BLMC	Fiat	Ford	NSU	Opel	Simca
1. Karosserie und Innenraum	52	73	67	66	60	68
2. Motor, Getriebe und Fahrleistungen	75	77	80	83	79	87
3. Bedienbarkeit und Komfort	66	74	81	68	76	69
4. Fahrverhalten und Sicherheit	78	83	67	63	68	74
5. Unterhaltskosten und Preiswürdigkeit	55	67	67	74	74	82
Summe	326	374	362	354	357	380
Platz	6.	2.	3.	5.	4.	1.



Simca 1000 Rallye 1
Der Sparsamste

Sparsam ist dieser Wagen nicht nur, was seinen mit 8,35 l/100 km geringsten Benzinverbrauch anbelangt. Er ist ferner schon für 5998,– DM zu erstehen. Und damit distanziert er



Fiat 128 rally
Der Kompletteste

Am deutlichsten distanziert der Fiat seine Konkurrenten, wenn die Ausstattung zur Debatte steht. In unserer Ausstattungsliste erreicht er 249 von 417 möglichen



Ford Escort GT
Der Schnellste

Als die wohl ausgewogenste Version der Escort-Baureihe erwies sich der 72 PS starke GT. Sein Mehr an Pferdestärken konnte der Kölner in die beste

sich vom teuersten seiner Konkurrenten, dem Ford Escort, um stolze 2000,– DM.
Zusätzliche Freude kann der Simca seinem Besitzer in punkto Reparaturen bereiten. Besonders die angeschraubten Kotflügel senken die Kosten für Karosseriearbeiten. Der Franzose, der in keinem der fünf Wertungskapitel versagte, konnte zudem mit seinem 60-PS-Triebwerk (1294 ccm) überzeugen. In Verbindung mit einem gut abgestuften Getriebe verhalf ihm sein Vierzylinder zum Sieg in „Motor, Getriebe und Fahrleistungen". Die Nachteile des Billigmachers sind bedingt durch seine nicht mehr taufrische Heckmotor-Konzeption: Kleiner Kofferraum und hohe Seitenwindempfindlichkeit



Opel Kadett 1,2 L
Der Gefragteste

Nicht nur in den allmonatlichen Zulassungsstatistiken hat der Kadett 1,2 seine Nase ein Stückchen vor seinen hier angetretenen Konkurrenten. Im Vergleichstest kassierte der 60-PS-Opel Punkte, weil er auch als Gebrauchtwagen noch ein Bestseller ist und so den Wertverlust in Grenzen hält. Rein äußerlich ist der Kadett das Mauerblümchen unter den sportlich getrimmten Teilnehmern. Doch seine Rallye-Version mit besserer Ausstattung, mehr Pfiff und auch mehr Schnörkeleien ist bei gleicher Leistung 1300,– DM teuerer. Zu teuer für den Kreis der übrigen Konkurrenten. So muß der biedere Kadett 1,2 L schließlich mit einem Mittelplatz vorliebnehmen. Er besitzt nichts, was einen sportlich ambitionierten Fahrer aus dem Sessel reißen könnte. Er protzt mit riesigem Kofferraum, ziert sich jedoch mit geringer Zuladung und pocht auf seine Langlebigkeit

Punkten. Er liegt damit klar vor dem Zweitbesten (Ford: 182) und viele Längen vor dem am schlechtesten ausgestatteten Mini (115). Allen anderen voraus zeigt sich der Italiener aber auch im Fahrbetrieb. Der leicht untersteuernde Frontriebler überzeugt mit dem sichersten Kurvenverhalten. Daß auch sein Triebwerk durchaus in das positive Allgemeinbild paßt, stellt die zweitbeste Beschleunigungszeit von Null auf 100 km/h in 14,5 Sekunden unter Beweis. Natürlich hat auch der 128 seine schwachen Seiten. Wohl am schwersten wiegt der relativ hohe Kaufpreis von 7440,– DM. Ferner fällt der mit 10,95 Metern größte Wendekreis auf



NSU TT
Der Geräumigste

Für den 65 PS starken NSU TT reichte es nur zu einem vorletzten Platz. Trotzdem konnte er in einigen Punkten gefallen und überraschen. Trotz der überholten Heckmotor-Konzeption weist der kleine Wagen den größten nutzbaren Innenraum aller Kandidaten auf. Zudem distanzierte er seine Konkurrenten bei den Beschleunigungsmessungen. Im Benzinverbrauch war er nach dem Simca der genügsamste. Als einziger gefiel er mit Cord-Sitzen an Stelle von Kunststoff-Bezügen. Tachometer und Drehzahlmesser sind bei ihm am besten abzulesen. Seine schlechte Plazierung hat er in erster Linie seinem Fahrwerk zu verdanken. Die hintere Pendelachse läßt ihn zum kritischen Übersteuerer werden. Nichts Neues ist seine unexakte Schaltung und deren miese Synchronisation. Bis zur (baldigen) Einstellung des Modells wird sich daran sicherlich nichts mehr ändern.

Höchstgeschwindigkeit (156 km/h) umsetzen. Er ist damit nicht nur stärkster, sondern auch schnellster der kleinen Sportler. Ansonsten wartet der Ford mit keinen Superlativen auf. Er setzt sich zwar in der Wertung Bedienbarkeit und Komfort an die Spitze der Konkurrenz, kann jedoch deswegen nicht als außergewöhnlich komfortabel oder bedienungsfreundlich bezeichnet werden. Es fehlt hier einfach ein Vertreter, der zeigt, daß es auch in dieser Klasse Besseres gibt. Positiv muß vermerkt werden, daß ihm in 75 Wertungen kein Ausrutscher nach unten passierte. Die einzige Ausnahme: Er kostet 7920,– DM. Und acht Tausendmarkscheine sind schon fast zuviel



Mini 1275 GT
Der Wendigste

Von der ersten Wertung an führte der englische Mini einen aussichtslosen Kampf. Er schien von vornherein auf den letzten Platz abonniert. Wenn auch die nüchternen Zahlen gegen ihn entscheiden mußten, ist er für viele doch der sympathischste Wagen im Sechserfeld. Seine hervorragende Übersichtlichkeit, sein kleiner Wendekreis und sein überaus elastischer Motor machen ihn zum idealen Stadtauto. Als Reisewagen dagegen ist er eher eine Zumutung. Jeglicher Komfort fehlt, schlechte Verarbeitung im Detail sorgt für ein niemals endendes Konzert an Klappergeräuschen. Dazu enttäuscht der 54 PS starke Motor – mit 1275 ccm keineswegs unterdimensioniert – durch mangelnde Durchzugskraft im oberen Drehzahlbereich. Außerdem beweist er, daß ein kleines Auto in den Kosten ganz groß sein kann: Lange Reparaturzeiten, teures Material und viel zuwenig Werkstätten



Schutz vor Kabelbrüchen

Frei im Motorraum verlegte Kabel können leicht durchscheuern, wenn sie irgendwo aufliegen. Ein weiterer Nachteil dieser frei „flatternden" Kabel ist die Bruchgefahr – besonders in der Nähe des Kabelschuhs. Solch unerwünschte „elektrische Schwingungen" kann man ausschalten, wenn man gleichlaufende Kabel mit Isolierband zu einem Strang zusammenfaßt oder einzelne Kabel mit Kunststoffschnur an Schläuche oder Verstrebungen anbindet.



Angebundene Kabel scheuern nicht durch und brechen nicht

Schloßzylinder markieren

Der Kofferraum besitzt meist ein drehbares Zylinderschloß. Um sich zu vergewissern, ob das Schloß zu oder offen ist, muß man meist umständlich probieren. Wenn man aber die eine Hälfte des Schloßzylinders rot lackiert, läßt sich an der Stellung leicht erkennen, ob das Schloß geschlossen oder offen ist.

Warndreieck nicht in den Kofferraum

Nach einem Auffahrunfall mußte sich schon mancher mit der betrüblichen Tatsache abfinden, daß das Pannendreieck nicht erreichbar war. Denn es steckte im Kofferraum, und die Kofferraumhaube war durch den Aufprall so verklemmt, daß sie sich nicht öffnen ließ. Das Warndreieck gehört prinzipiell ins Wageninnere, wo sich die flache Schatulle leicht vor dem Bodenteil der hinteren Sitzbank mit einem Gummiband befestigen läßt.

Schaufenster als Verkehrsspiegel

Allzu oft fehlt an unübersichtlichen Häuserecken in engen Ortschaften ein Verkehrsspiegel, der besseren Überblick beim Einbiegen auf die stark befahrene Hauptstraße bieten könnte. Als Ersatzspiegel lassen sich manchmal die reflektierenden Schaufensterscheiben der gegenüberliegenden Häuser benutzen. Sie signalisieren um die Ecke, wann sich im Verkehrsfluß auf der Hauptstraße eine Lücke auftut, in die man – sofern auch aus der anderen Richtung nichts kommt – schnell hineinschlüpfen kann.

Pkw-Reifen nie nachschneiden

Weil Reifen nicht gerade billig sind, kommen besonders schlaue Autofahrer oft auf die Idee, es den Lkw-Fahrern gleichzutun und das Profil nachschneiden zu lassen, sobald sich blanke Stellen zeigen. Reifen-Techniker warnen jedoch eindringlich vor solchen Praktiken. Denn bei Pkw-Reifen ist das Unterprofil – das ist das Gummi, das unterhalb der Profilsohle liegt – nur zwei Millimeter stark. Wenn also jemand das heiße Messer ansetzt, läuft er Gefahr, in die

Karkasse hineinzuschneiden und so einen Reifenplatzer zu provozieren.

Beim Stau: Radio abschalten

Richtig verhalten sich auf dem Foto die Autofahrer, die beim Ertönen des Martinshorns nach links und rechts ausweichen, um in der Mitte eine Gasse frei zu machen. Die Gerichte haben dieses Verhalten sogar zur Pflicht erhoben: Verschuldet ein Autofahrer dadurch



Pflicht: Gasse für Notarzt

einen Unfall, daß er durch ein zu laut eingestelltes Radio die Signale der Rettungswagen nicht hören konnte, so kann er für den entstandenen Schaden haftbar gemacht werden. (OLG Hamm 5 Ss 23/71)

Auf richtigen Pol achten

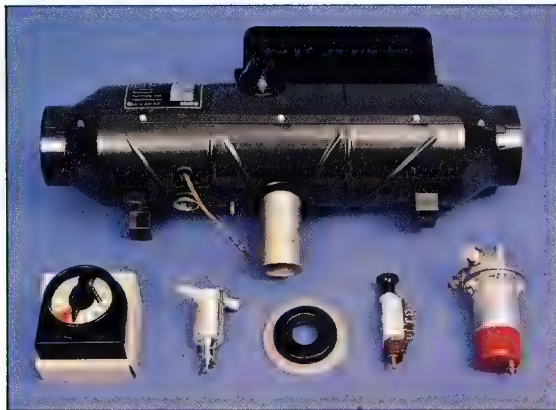
Die Drehstromlichtmaschine weist gegenüber konventionellen Lichtmaschinen einige Besonderheiten auf, die beim Hantieren an der elektrischen Anlage beachtet werden müssen. Schon ein kurzes Anschließen der Batterie in der falschen Stromrichtung, also ein Verwechseln der Pole, kann die Gleichrichter der Drehstromlichtmaschine beschädigen. Bei der Starthilfe durch eine fremde Batterie ist ebenfalls peinlich darauf zu achten, daß Pluspol an Pluspol und Minuspol an Minuspol angeschlossen werden. An- und Abklemmen bei laufendem Wagen ist ebenso schädlich.

SICHE[...]
DIE MAN[...]
KA[...]





Es ist wieder einmal soweit — die grauen und nebligen Tage kommen. Der richtige Zeitpunkt also, das Auto umzurüsten, es mit ein paar Handgriffen innen und









RHEIT, KAUFEN NN

außen für das Herbstwetter fit zu machen. In dieser Zubehör-Boutique dreht sich deshalb alles um die Fahr-Sicherheit – für Sie und Ihre Familie.

















WEITSICHT DURCH DIE DOPPELTE LEUCHTKRAFT

Viel Geld mußte der Autofahrer bisher aufwenden, wenn er nachts von der gewaltigen Halogen-Leuchtkraft profitieren wollte. Für Abblendlicht und Fernlicht mußten auf jeder Seite zwei Scheinwerfer mit jeweils einer separaten Halogen-Lampe installiert werden. Mit den neuen H 4-Einsätzen wurde dieses Problem gelöst. Wie schon bei der bekannten Bilux-Birne sitzen die Glühfäden für Halogen-Abblendlicht und -Fernlicht in einer Lampe. Nahezu alle Wagen mit 12-Volt-Anlage können nachträglich mit dem Hella H 4-System ausgerüstet werden. Sämtliche Abmessungen und Befestigungspunkte der Halogen-Einsätze sind mit denen des serienmäßigen Scheinwerfer-Systems identisch. Spannungsabfälle und geschwärzte Glühlampen sind dafür verantwortlich, daß sich die Mehrzahl aller Autofahrer nur mit 80% des Lichtes durch die Nacht tasten müssen (linkes Bild). Hella H 4-Einsätze machen die Nacht zum Tage und erlauben eine 200%-ige Lichtausbeute (rechtes Bild). Das Abblendlicht leuchtet das Vorfeld doppelt so hell aus, Fußgänger und Radfahrer tauchen nicht mehr urplötzlich aus dem Dunkeln auf. Das Halogenlicht bringt also erhöhte Sicherheit, denn frühzeitiges Erkennen bedeutet rechtzeitiges Reagieren. Auch das Fernlicht ist um 100% heller als bei herkömmlichen Scheinwerfern.



Unsichtbar für den Autofahrer sind die technischen Probleme, mit denen sich Hellas Lichtexperten bei der Halogenleuchte auseinandersetzen mußten. Streuscheibe, Strahlenblende und Reflektor erfuhren Veränderungen, um den extremen Anforderungen an Präzision und Temperatur gerecht zu werden. Der H 4-Reflektor ist z. B. rotationsbeschichtet und quarzbedampft. Die Streuscheibe muß besonders genau hergestellt werden. Eine optisch präzise Anordnung von Riffeln, Prismen und Zylinderlinsen sorgt für optimale Lichtverteilung.

Dieses ausgeklügelte System vermeidet durch genaueste Strahlenführung des ungemein hellen Lichtes eine mögliche Blendung. Eine Gefährdung des Gegenverkehrs durch halogenlichtbestückte Autos scheidet somit aus.

Hersteller: Hella, Westfälische Metall Industrie KG, 4780 Lippstadt, Postfach 604
Vertrieb: Fachhandel



Alleinimport: Wobi-Autosport, 48 Bielefeld, Finkenstr. 95
Vertrieb: Fachhandel

MASSARBEIT FEST IM GRIFF

Spaß am sportlichen Fahren vermittelt auch ein gutes, griffiges Lenkrad. Dieses gehobene Lenkgefühl lernt der Autofahrer am Ledervolant Moto-Lita von Wobi kennen — einem Star unter den Sportlenkrädern. Der dicke Kranz (31 mm Durchmesser) mit Profilgummi-Unterlage und echtem Lederüberzug liegt sehr gut in der Hand. Weitere Vorzüge dieses formschönen Lenkrades: Kunststoffbeschichtete mattschwarze Speichen, Sicherheitsnabe mit 11 cm Ø., auswechselbarer Adapter. Das Lenkrad ist praktisch für alle Fahrzeuge lieferbar und angesichts der erstklassigen Verarbeitung ausgesprochen preiswert: 149 DM.

ÜBERBLICK IM LUXUS-FORMAT

Großvaters Spiegel für die Rück-Sicht behauptet auch am modernen Auto noch immer zäh und verbissen seinen Platz. Wesentlich schicker allerdings: Der neue Sicherheits-Renn-und Sportspiegel von Engelmann. Die Spiegelfläche ist ziemlich groß und sorgt für einen blendfreien Blick zurück. Der Engelmann-Spiegel ist in Chrom, Schwarz sowie in fünf verschiedenen Farben lieferbar. Er kann links und rechts montiert werden. Für alle Wagentypen passend, verleiht er jedem Auto ein sportliches Aussehen.

Hersteller: Alfred Engelmann Metallwaren-Fabrik, 3002 Bissendorf, Postfach 20
Vertrieb: Fachhandel



EIN PULVER, DAS DAS LEBEN RETTEN KANN

Die Tatsache hat sich herumgesprochen, daß ein Autofeuerlöscher nicht nur ein nützliches Zubehör ist, sondern ein wichtiges Ausrüstungsteil für den Notfall. Der Gloria Feuerlöscher Monza 1 ist für jeden Ernstfall eine wertvolle und außerordentlich wirksame Hilfe. Die Hebelbedienung ist so einfach, daß einem selbst bei größter Aufregung kaum ein Fehler unterlaufen kann. Auch für Damenhände gibt es keine Schwierigkeiten. Hat der Feuerlöscher seine Aufgabe mit Erfolg erfüllt, wird der Löschkopf zum Nachfüllen auf einen neuen Druckbehälter aufgeschraubt. Zur Plazierung: Bringen Sie den Feuerlöscher so in Ihrem Auto an, daß er jederzeit schnell erreichbar ist. Am besten im Fußraum des Beifahrers längs des Mitteltunnels.



Hersteller: Gloria-Werke, 4724 Wadersloh Postfach 109
Vertrieb: Fachhandel

FLUTLICHT AM STRASSENRAND

Um in der Nacht oder an trüben Tagen (der Herbst steht vor der Tür!) besser zu sehen und gesehen zu werden, empfiehlt sich die Montage von Nebelbreitstrahlern der Firma Marchal. Die Straßenränder werden mit diesen Nebellampen unmittelbar vor dem Auto gut aus- und unterleuchtet. Marchal bietet auch Fernstrahler an, die das serienmäßige Fernlicht massiv unterstützen. Sie sind ebenso wie die Nebellampen mit herkömmlichen Birnen oder mit Jod-Birnen erhältlich.

Vertrieb: ATEHA Auto-Teile-Handelsgesellschaft, 6604 Biebach-Fechingen, Saarbrücker Str. 34





DER SIEGER KOMMT AUF DICKEN SOCKEN



Dreizehn Reifen hat Auto Zeitung im letzten Sommer getestet. Alles Sommer-Gürtelreifen. Von denen, die in Deutschland Rang und Namen haben, fehlte kaum einer. Am Ende des Tests stand fest: Der Uniroyal Rallye 180 war der beste. Mit ihm bereift, erreichte der Testwagen, ein BMW 2002, die schnellsten Zeiten im Slalom. Auf der nassen Kreisbahn (Achtung Rutschgefahr!) erlaubte er die höchsten Kurvengeschwindigkeiten, und auf der Handling-Strecke konnte man mit ihm die vielen engen Kurven am schnellsten durchfahren. Damals hieß es im Text: „Bestzeiten in allen Fahrdisziplinen, in der Lenkgenauigkeit unkompliziert und enorm sicher, driftet im Grenzbereich stets kontrollierbar." Mit anderen Worten: Der Fahrer kann sich frühzeitig genug auf das gefährliche Ausbrechen einstellen. Der Uniroyal 180 (links) ist ein Stahl-Gürtelreifen für Geschwindigkeiten bis zu 180 km/h (SR). Sein größerer Bruder heißt Rallye 240 (rechts). Er ist für Autos mit einer Spitze bis zu 200 km/h gedacht (HR). Die Karkassen bestehen aus zwei Lagen Rayon mit unterschiedlicher Fadendichte und Festigkeit, je nach Tragfähigkeit und zulässiger Maximalgeschwindigkeit von 180 bzw. 200 km/h. Die Gürtel werden von zwei Lagen Stahlcord hoher Flexibilität und extremer Zerreißfestigkeit gebildet. Den Rallye 180 und den Rallye 240 gibt es jetzt auch in Serie-70-Ausführung. Der 70er HR-Reifen hat ein ganz neues Profil. Für den SR-Reifen wurde das bekannte Rallye-180-Profil entsprechend den Anforderungen eines breiten 70er Reifens modifiziert. Wie bei allen Reifen von Uniroyal wurde auch hier besonderer Wert auf gute Drainagewirkung gelegt, die die Gefahr des Aufschwimmens (Aquaplaning) verringert.

Hersteller:
Uniroyal AG
41 Aachen-Rothe Erde
Postfach 410
Vertrieb: Fachhandel

VOM NÜRBURGRING IN DEN STRASSENVERKEHR

Stoßdämpfer gehören zum Auto wie die Hand an den Arm. Denn wären sie nicht vorhanden, würde das Auto unkontrolliert über die Straße hüpfen. Hohen technischen Entwicklungsstand verkörpern die Dämpfer der Firma Bilstein. Echte Pionierarbeit leistete man in Ennepetal bei der Verbesserung der Gasdruckstoßdämpfer. Ausgereift bei Renneinsätzen in aller Welt, verbinden sie Sicherheit und Fahrkomfort. Das Besondere am Bilstein-Dämpfer ist ein Gasraum im oberen Teil des Arbeitskolbens. 25 atü Gasdruck verhindern die Verschäumung des Öls und garantieren gleichbleibende Dämpfungseigenschaften – auch bei extremer Beanspruchung.



Hohe Spursicherheit sowie gutmütiges Kurvenverhalten sind charakteristisch für Bilstein-Stoßdämpfer.

Hersteller: A. Bilstein
5828 Ennepetal 13
Postfach 3015
Vertrieb: Fachhandel

EIN SITZ, DER IN JEDE KURVE PASST

Die Freude am Fahren wird vielen Piloten selbst in exquisiten Wagen gründlich verdorben, wenn sie sich in einem unbequemen Großserien-Gestühl herumdrücken müssen. Bedauerlicherweise gibt es noch viele Autohersteller, die zu wenig auf körpergerechte Sitze achten. Abhilfe ist möglich – mit dem Recaro idealsitz. Diesen Sitz gibt es bei einigen Firmen im Aufpreis-Programm. Dort, wo das nicht der Fall ist, kann das Fahrzeug privat nachgerüstet werden. Der Recaro idealsitz vereinigt viele Vorzüge in sich: Stabiler Stahlrahmen, gute Körperführung, lange Auflage für die Oberschenkel, schwingungsdämpfender Schaumstoff, progressiv wirkende Gummi-Textilgurte, verstellbare Kopfstütze. Der Recaro läßt sich leicht verstellen.

Hersteller: Recaro GmbH & Co.
7 Stuttgart W
Augustenstr. 80–82
Vertrieb: Fachhandel



BEI DIESEM OFEN HAT DER WINTER KEINE CHANCE

Die richtige Temperatur im Auto ist nicht nur eine Sache des Komforts, sondern im Hinblick auf uneingeschränkte Bewegungsfreiheit und ungehinderte Sicht durch freie Scheiben zu einem wesentlichen Sicherheitsfaktor geworden.

Während eine herkömmliche Motorheizung erst dann Wärme abgeben kann, wenn das Kühlwasser nach längerer und zügiger Fahrt selbst warm genug ist, sorgt eine Eberspächer-Vollheizung bereits vor dem Start für angenehme Umgebungstemperatur:

Das Vorwärmen besorgt eine Zeitschaltuhr, die abends vorher auf den Zeitpunkt eingestellt wird.

Auch während der Fahrt, wenn die Motorheizung bei Kriechtempo auf glatter Straße oder von Ampel zu Ampel nicht auf Touren kommt, hält eine Vollheizung den Fahrgastraum warm. Selbst bei abgestelltem Motor (Halten und Parken) kann die zuverlässige „Eberspächer" in Betrieb bleiben.

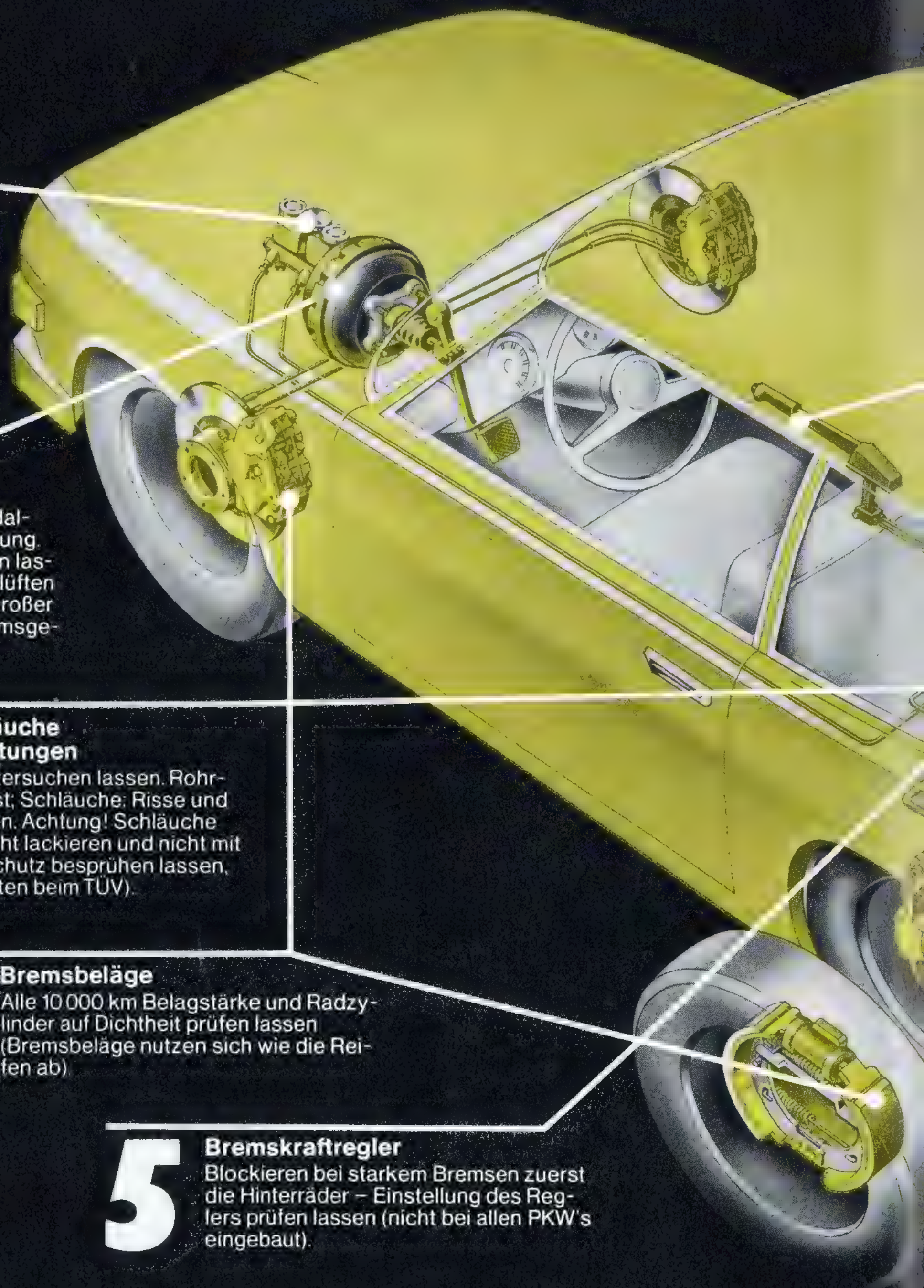


Eingebaut wird das kompakte Gerät von autorisierten Werkstätten (z. B. Bosch-Diensten) in einem ungenutzten Winkel im Motor- oder Kofferraum. Die Bedienung ist einfach, die Wirtschaftlichkeit erstaunlich: Für Benzin oder Diesel braucht man in einem normalen deutschen Winter nicht mehr als 20 Mark.

Die Zuverlässigkeit der Eberspächer-Vollheizung ist längst millionenfach bestätigt: In Pkw, Lkw, Baumaschinen und Yachten.

Hersteller: Eberspächer
73 Eßlingen
Postfach 289
Vertrieb: J. Eberspächer, Service-Stationen

Bremse gut



1 Bremsflüssigkeit
Monatliche Kontrolle.
Bei Verlust sofort Ursache feststellen und beseitigen lassen (Ursachen: Undichtes Bremssystem oder abgefahrene Bremsbeläge). Spätestens alle 2 Jahre Bremsflüssigkeit wechseln lassen! (Grund: Wasseraufnahme, dadurch Absinken der Siedetemperatur).

2 Hauptzylinder/ Bremsgerät (Verstärker)
Ständige Kontrolle des Bremspedal-Weges. Kurzer Weg: alles in Ordnung. Langer Weg: Bremsen nachstellen lassen. Weiches Pedal: Bremsen entlüften und Ursache feststellen lassen. Großer Kraftaufwand beim Bremsen: Bremsgerät (Verstärker) prüfen lassen.

3 Bremsschläuche und Rohrleitungen
Jährlich 1x untersuchen lassen. Rohrleitungen: Rost; Schläuche: Risse und Scheuerstellen. Achtung! Schläuche und Rohre nicht lackieren und nicht mit Unterbodenschutz besprühen lassen. (Schwierigkeiten beim TÜV).

4 Bremsbeläge
Alle 10 000 km Belagstärke und Radzylinder auf Dichtheit prüfen lassen (Bremsbeläge nutzen sich wie die Reifen ab).

5 Bremskraftregler
Blockieren bei starkem Bremsen zuerst die Hinterräder – Einstellung des Reglers prüfen lassen (nicht bei allen PKW's eingebaut).

lebe länger

6 **Handbremse**
Ständige Kontrolle des Handbrems-Hebel-Weges! Erfolgt Bremswirkung erst bei langem Weg des Hebels oder ungleichmäßig, sofort überprüfen und einstellen lassen.

7 **Bremslicht**
Ständig kontrollieren. Muß bei leichtem Druck auf das Bremspedal brennen. Ausfall: sofort überprüfen, reparieren lassen.

Zur besonderen Beachtung
Vor und nach dem Winter auf Bremsenprüfstand gleichmäßige Wirkung der Bremsen prüfen lassen. Spätestens alle 2 Jahre vor TÜV Generalinspektion der Bremsanlage durchführen lassen.



BREMSEN

Worauf Sie sich verlassen können

Alfred Teves GmbH
Frankfurt am Main

RADIO LUXEMBURG: DER GUTE FREUND AUF ALLEN STRASSEN

Welcher (Auto-) Radiobesitzer kennt sie nicht, die vier fröhlichen Wellen von Radio Luxemburg und die nicht minder fröhlichen Sprecher (im Bild von links: Jochen, Helga und Frank)? Sie haben sich einen Namen gemacht als treue und zuverlässige Begleiter auf allen Wegen. Stets gut informiert, weist Radio Luxemburg Autofahrer schon frühzeitig auf Verkehrsbehinderungen hin und hilft ihnen mit seinem Service auch, diese Stauungen auf Umleitungen zu umgehen.
Die Verkehrshinweise sind bei Radio Luxemburg echte Tradition. Immerhin brachte der Sender im Großherzogtum Luxemburg als erste deutschsprachige Rundfunkanstalt derartige Meldungen.
Das ganze Jahr hindurch erhalten die Luxemburger von der Polizei-Warnzentrale in Düsseldorf per Fernschreiber die aktuellsten Verkehrsmeldungen. Vom Fernschreibraum des Senders gehen die Meldungen



sofort ins Studio: Per Bindfaden und Wäscheklammer vom oberen zum unteren Fenster (eine modernere Rohrpost hat nämlich den Nachteil, daß sie möglicherweise gerade in ein Gespräch hineinklappert). Der Seiltrick hat sich bewährt: Sieht der Sprecher vor seinem Fenster das Fernschreiben baumeln, kann er es während des nächsten Musikstücks hereinholen und wenn nötig sofort verlesen.

Neben den Meldungen von der Polizei leistet sich Radio Luxemburg während der Sommerzeit ein eigenes Informationsnetz. Vom 1. Juni bis 30. September bereisen elf Ford-Wagen mit Bordtelefon die bundesdeutschen Straßen. Geraten sie in einen Verkehrsstau, melden sie die Behinderung umgehend an den Sender und an die Polizei-Warnzentrale. Von dort erhalten die Aufklärer dann auch Umleitungsempfehlungen, die sie ebenfalls über den Sender allen Hörern mitteilen.
Den größeren Überblick freilich haben zwei Hubschrauber, die ebenfalls während der Sommermonate im Auftrag von Radio Luxemburg die westdeutschen Straßen beobachten und ihre Informationen zum Sender und zur Polizei weitergeben. Radio Luxemburgs Dienste an Autofahrer beschränkt sich freilich nicht nur auf Verkehrslage-Meldungen. Den RL-Hörern sind sicherlich auch die besonders in der Ferienzeit häufigen Reiserufe bekannt. Außerdem gibt's montags und freitags jeweils von 14 bis 15 Uhr die Autofahrersendung mit nützlichen Tips und jeden Morgen (außer sonntags) wird um 8.30 Uhr ein Verkehrsüberblick gegeben.

Hersteller: Radio Luxemburg
Vertrieb: Mittelwelle 208 m, Ultra-Kurzwelle Kanal 6 und 33, Kurzwelle 49,26 m

PRÄZISION FÜR SPORTFAHRER

Keine Frage: Die ATS-Felgen zählen zu den formschönsten Leichtmetallrädern auf dem Markt. Außer der Schau bringen sie ein geringeres Gewicht, Spurverbreiterung (besseres Fahrverhalten) und intensivere Bremskühlung. ATS-Felgen werden im Leichtmetall-Niederdruckguß hergestellt — ein Verfahren, das in Verbindung mit den eingegossenen Stahlbuchsen höchste Belastbarkeit garantiert. ATS gibt deshalb unbegrenzte Materialgarantie. Die gängige Felgengröße 5,5×13 kostet 115 DM.

Hersteller: ATS GmbH, 6702 Bad Dürkheim, Bruchstraße 34
Vertrieb: Fachhandel



DURCH QUALITÄT AUF NUMMER SICHER

Stoßdämpfer beeinflussen zwar auch den Fahrkomfort, in erster Linie aber dienen sie der Sicherheit. Eine regelmäßige Stoßdämpferüberprüfung ist deshalb unerläßlich. An 30% von 10 000 untersuchten Autos stellte der Sachs-Prüfdienst defekte Stoßdämpfer fest. Aber Achtung: Grundsätzlich sollte man die Stoßdämpfer zumindest paarweise austauschen. Und achten Sie auch auf die Wahl des „richtigen" Stoßdämpfers. Wenn Sie sich für den neuen Gasdruckstoßdämpfer Saxilent-DC von Fichtel und Sachs entscheiden, gehen Sie in jedem Fall auf Nummer Sicher. Dieser hydropneumatisch wirkende Einrohr-Stoßdämpfer garantiert einen maximalen Kompromiß zwischen Sicherheit und Fahrkomfort. Den Saxilent gibt es für fast alle Typen, das Programm wird laufend erweitert. Qualitätsbeweis: Sachs baut täglich über 30 000 Stoßdämpfer und beliefert 40 Automobilfabriken.



Hersteller: Fichtel und Sachs AG, Schweinfurt,
Vertrieb: Fachhandel

VERSICHERUNG IM SPORTLENKRAD

Das Hauptinteresse bei der Konzipierung dieses rassigen Sport-Lenkrades von Petri galt der Sicherheit. Ein verformbarer Pralltopf zwischen Lenkrad und Lenkspindel bildet ein äußerst wirksames Sicherheitselement bei eventuellen Auffahrunfällen. Die Ummantelung des soliden Stahlkranzes besteht aus Kunststoffschaum mit Ledernarbung. Man kann zwischen mattschwarzer oder mattverchromter Speichenausführung wählen (Ø 35, 38, 40 cm).

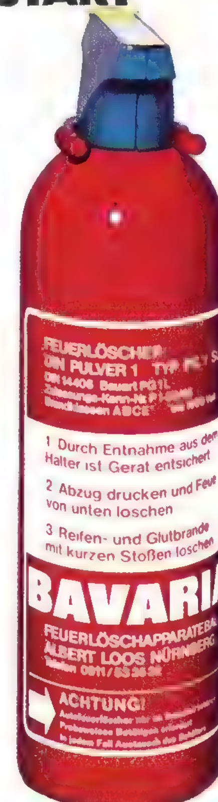
Hersteller: Lenkradwerk Gustav Petri AG, 875 Aschffenb. Postf. 241



FEUERFRESSER MIT BLITZSTART

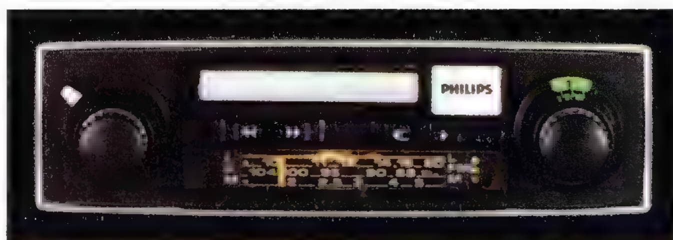
Für Handhabung, Technik und Löschleistung des Bavaria 1-kg-Feuerlöschers vergab die Stiftung Warentest in Berlin jeweils die Note „gut". Kein Wunder, denn der Löschzwerg bietet eine Reihe von Vorzügen: Er ist sofort löschbereit, wenn er aus der Halterung genommen wird — kein Entfernen von Sicherungsstiften und Plomben. Einfache Einhandbedienung. Das Löschen kann beliebig unterbrochen werden — wichtig, wenn der Brand wieder aufflackert. Zum Füllen wird einfach ein neuer Behälter unter den Löschkopf geschraubt.

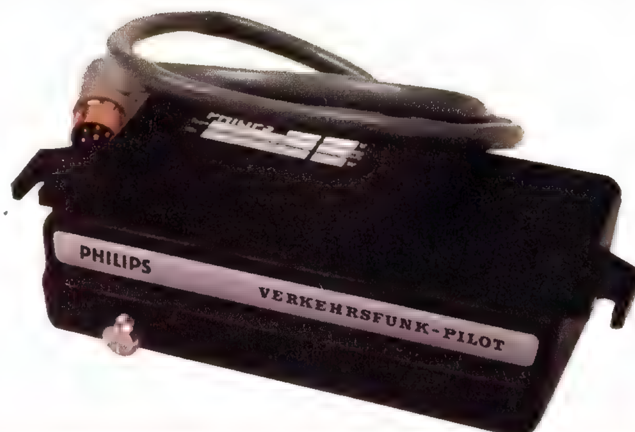
Hersteller: Bavaria Feuerlöscher Apparatebau Albert Loos, 85 Nürnberg 10, Postfach 160125



MUSIK-STUDIO MIT STEREO, CASSETTEN UND VERKEHRSFUNK

Information und Musik über Autoradio dienen der Sicherheit im Straßenverkehr. Verkehrs-Informationen warnen vor Engpässen und Stauungen. Musik und Unterhaltung bewahren vor Langeweile und Ermüdung am Lenkrad.
Philips trägt dem Rechnung und startet eine neue Generation von Auto-Musikanlagen: der Autoradio Cassetta Stereo de Luxe RN 712 (Foto oben) und der Autoradio Cassetta Stereo RN 512 (Foto rechts).
RN 712: Ein Vollstereo-Autoradio der Luxusklasse mit Cassetten-Recorder, Stereo-Rundfunkempfang mit Programmspeicher für 6 Stationen (3 UKW, 2 MW und 1 LW), Stereo-Cassettenwiedergabe, Aufnahme von Rundfunksendungen in Mono und mit dem Mikrofon. Bei Stereoempfang besonders wichtig die äußerst wirksame Störaustastung „iac" (interference absorption circuit) im UKW-Teil. Im Recorderteil das geräuschkompensierte Spezialmikrofon mit Fernsteuerschaltung für Start und Stop.





RN 512: Eine preiswerte Autoradio-Kombination ähnlich dem Typ RN 712, jedoch ohne Aufnahme-Möglichkeit und Störtastschaltung sowie Stereo-Rundfunkempfang.
Für gezielten Verkehrsfunkempfang liefert Philips den „Verkehrs-Pilot" 22 EN 9790 (Foto unten). Dieses Zusatzgerät zeigt Autofahrern lichtoptisch UKW-Verkehrsfunksender an. Verkehrsfunksender werden durch Drücken einer Stummhaltetaste abgestimmt.
Ein Philips-Programm, das der Information und Sicherheit dient.

Hersteller: Deutsche Philips GmbH, 2 Hamburg 1, Postfach 1093, Vertrieb: Fachhandel

FERNSEHWOCHE,
die junge moderne Programm-Zeitschrift
bringt jeden Tag 4 volle Seiten Programm...
alle Fernseh- und Hörfunkprogramme...
dazu viel Farbe, viel Unterhaltung und
viel Information.



Profis fahren programmiert!

»programmiert« heißt:
Veedol Super Motor Oil
stellt sich mit der Sicherheit eines Computers
auf alle Betriebsbedingungen des Motors
und auf alle Anforderungen
des Straßenverkehrs ein.

»programmiert« heißt:
in jeder Sekunde optimale Schmierung,
volle Motorleistung und Sicherheit.



Veedol

Veedol Super. Das programmierte Öl.

Fotos Winfried Rabanus



Vivi Bach mit ihrem liebsten Beifahrer – dem Schnauzer Dimky. Den Buggy benutzt sie meist zum Antiquitäten-Transport

Prominenten-Fahrtest

Lieber mit dem Taxi

Vivi Bach traut sich nicht zu überholen, hat Angst vorm Einparken, fühlt sich in Autos eingesperrt und nimmt in der Stadt grundsätzlich ein Taxi. Eine echte Anti-Autofahrerin also, die besser ihren Führerschein wieder zurückgeben sollte? Der Fahrtest verlief überraschend – für uns und Vivi Bach

Das erste Ergebnis in unserem Prominenten-Fahrtest mit Vivi Bach stand bereits nach wenigen Minuten fest: Vivi Bach sagt wirklich „sch“ und nicht „ss“. Denn als sie erfuhr, daß unter anderem auch ihre Einpark-Künste getestet werden sollten, meinte sie: „Au weia, da bin ich ganz besch . . .“

Nicht „bessissen“ – wohlgemerkt.

Die Wahlösterreicherin aus Kopenhagen, Sängerin, Schauspielerin, Schriftstellerin, Illustratorin, Malerin und „Wünsch-Dir-was“-Gehilfin behielt recht. Beim Einparken war sie misera-

Das ist Vivis größter Autospaß: Mit offenem Verdeck durch die Landschaft zu brausen





Vivi nimmt Maß: Für die Tordurchfahrt müssen die Säulen so gestellt werden, daß der Wagen gerade noch durchpaßt



Geschafft! Jubelnd reißt Vivi die Arme hoch. Sie hat auch allen Grund zur Freude: Der Rekord wurde eingestellt





Schwache Leistung beim Einparken: Vivi kommt *viel* zu steil 'rein (links), erst beim letzten Versuch (rechts) klappte es

bel. In den anderen Disziplinen des Auto Zeitung-Fünfkampfs schnitt sie jedoch unerwartet gut ab. Unerwartet nicht etwa, weil sie eine Frau ist. Sondern weil sie erst seit knapp einem Jahr den Führerschein hat.

Sie erwarb das begehrte Papier in einem 14-Tage-Schnellkurs. „Ich habe unheimlich gebüffelt, denn ich hatte nur diese 14 Tage im Terminkalender frei. Und ich wußte, ich mußte es schaffen. Bei der Fahrprüfung habe ich furchtbar geschwitzt. Das können Sie mir glauben ..."

Die Prämie für die Panik war ein gebrauchter Käfer, der vor kurzem durch ein ebenfalls gebrauchtes VW-Cabriolet in Silber-Metallic ersetzt wurde. Vivi leidet unter Klaustrophobie. Sie fühlt sich in geschlossenen Autos eingesperrt. „An einem schönen sonnigen Tag mit offenem Autodach durch eine hübsche Landschaft mit Wiesen und Wäldern zu fahren" – das macht Vivi Spaß.

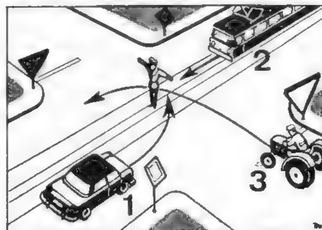
Womit ihr Fahr-Vergnügen aber auch schon erschöpft wäre. „Autos interessieren mich eigentlich wenig", gesteht sie. Ihr Verhältnis zum Auto ist reserviert: Autofahren ist meist eine Strapaze, der man sich nur ungern unterzieht, der Wagen ist reiner Zweckgegenstand. Trotzdem ließ sie es sich nicht nehmen, ihrem Käfer-Cabrio breitere Felgen, ein sportliches Leder-Lenkrad und sogar ein paar Pferdchen mehr unter der Haube zu spendieren.

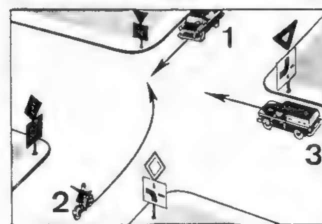
Da Ehemann Dietmar Schönherr, von Hause aus Dietmar Edler von Schönleiten, dieselbe Auto-Anschauung vertritt, bleibt als einziges Familienmitglied, das beim Fahren unverhohlene Begeisterung zeigt, der Zwergschnauzer Dimky. Wenn irgendwo auch nur eine Autotür einen Spalt offensteht, flitzt er auf den Beifahrersitz. Vivi mußte eigens für den vierbeinigen Mitfahrer ein Spezialgeschirr anschaffen, das ihn bei einem eventuellen Bums vor ernsten Blessuren schützt. Das Frauchen selbst verzichtet allerdings auf Sicherheitsgurte.

Abgesehen von seiner Vorliebe fürs Autofahren besitzt Dimky noch eine andere Spezialität: Er heult auf Kommando. Gelernt hat er das in Vivis Badezimmer. Die Gesangsdarbietungen des Stars behagten ihm offenbar nicht. Spätestens als ihr Beifahrer wäre er sowieso auf diesen Trick gekommen. Denn Vivis Fahrkünste sind – ganz im Gegensatz zu den meisten anderen Dingen bei ihr – noch unterentwickelt. „Ich bin keine begeisterte Fahrerin. Autos machen mich immer ein bißchen nervös", gibt sie zu. „Ich fahre stundenlang hinter Lastautos her, weil ich mich nicht traue, zu überholen. Ich habe noch nicht gelernt, den Gegenverkehr abzuschätzen." Deshalb fährt sie auch nur ungern auf Bundesstraßen. Autobahnen sind ihr lieber. In der Stadt läßt sie das Auto prinzipiell in der Hotel-Garage und nimmt ein Taxi.

Das VW-Cabrio dient Vivi Bach nur als Transportmittel vom 100-Seelen-Dorf Voglhub im Salzkammergut (dort bewohnen Schönherrs ein umgebautes Bauernhaus) zum Einkaufen nach Salzburg. Für längere Fahrten nach München oder Wien benutzt sie Dietmars Rover 3500 Achtzylinder, dessen Automatik ihr das Fahren leichtmacht. Am häufigsten aber strapaziert sie den „Lastwagen", einen frühen Apal-Buggy, der noch nie gewaschen wurde – bis zu dem Tag, als Auto Zeitung kam (Fotograf und Reporter mühten sich im Schweiße ihres Angesichts, dem Wagen mit viel Wasser für die Fotos wieder etwas Glanz zu verleihen). In diesem belgischen Plastik-Bomber transportiert Vivi all die Dinge, die sie den Bauern der Umgebung abkauft – Truhen, Schränke, Granitsäulen aus einem alten Saustall und Dachschindeln eines abgerissenen Bauernhauses. Und in ihm absolvierte sie auch unseren Test.







Konzentrations-Übung

Verkehrsübersicht, Konzentrationsvermögen und Gedächtnis sollen mit dem 5-Sekunden-Foto getestet werden. Vivi Bach schnitt glänzend ab. Sie konnte sich die Szene gut einprägen und sehr detailliert schildern. Das einzige, das sie nicht erkannte: die Nagellinie. Auch die Fahrschultheorie meisterte sie mühelos. Oben: „Wer darf fahren?" Vivi tippte richtig auf den Traktor. Unten: „In welcher Reihenfolge darf gefahren werden?" Richtig: 2, 1, 3.

Mit der Polizei kam die schöne Dänin noch nicht in Konflikt („ich bemühe mich immer, ganz korrekt zu sein"), und Unfälle hat es bisher glücklicherweise nicht gegeben. Doch gerade an dem Tag, an dem wir sie besuchten, hätte es beinahe gekracht. Vivi: „In einem Städtchen in der Nähe gibt es eine unübersichtliche Kurve, wo extra ein Verkehrsspiegel angebracht ist. In diesem Spiegel habe ich gesehen, wie ein Wagen mit Irrsinns-Tempo auf die Kurve zuraste. Ich stieg richtig auf die Bremse. In diesem Augenblick donnerte der entgegenkommende Wagen auch schon in die Leitplanken, prallte ab und schleuderte nur Zentimeter an meinem Wagen vorbei."

Die ansonsten so emanzipierte Schauspielerin ist übrigens überzeugt, daß Männer bessere Autofahrer sind. „Sie können ‚cooler' reagieren. Eine Frau ist aufgeregter." Das liegt zum größten Teil natürlich auch daran, daß die Frauen weniger Übung haben. Meint Vivi.

Beim Fahrtest mußte sie nun ihren Mann stehen.

Auf einer Straße unweit des Schönherrlichen Bauernhofs wurden die Styroporwürfel für die erste Aufgabe errichtet: Einparken. Die Lücke war – wie immer – nur 50 Zentimeter länger als der Wagen. „Da kommt doch kein Mensch 'rein", zitterte Vivi.

Mit Kamerad Dimky auf dem Beifahrersitz kurvte der Film- und Fernsehstar in die knappe Lücke, stieß prompt hinten an, touchierte vorne, hatte Schwierigkeiten, den Rückwärtsgang zu finden, und stand schließlich nach 2,15 Minuten relativ gerade zwischen den Klötzen. „Das hätte wohl eine Beule gegeben", vermutete Vivi nicht zu Unrecht. Zweiter Versuch: Vivi kommt viel zu steil an, rauscht vorne in die Würfel, daß es nur so kracht, ruckelt einigemale ohne großen Erfolg hin und her und stoppt schließlich. Mit der rechten Seite steht sie 44 Zentimeter auf dem Grünstreifen. Noch ein Versuch? „Nein. Mir ist das gut genug", läßt sich die Testkandidatin vernehmen.

Fazit: Gott gebe, daß Sie, lieber Leser, mit Ihrem Wagen niemals vor oder hinter Vivi Bach parken!

Ganz anderes Format zeigte das Kopenhagener Konditorstöchterlein, das auch eine richtige Konditorlehre absolviert hat, bei der Tordurchfahrt – eine der schwierigsten Aufgaben im Test. Zuerst ist die Breite des Wagens zu schätzen, und dann sind die „Torpfosten" so aufzustellen, daß man mit dem

Wagen gerade noch durchkommt. Bei weiteren Versuchen kann der Abstand immer weiter verringert werden. Vivi schätzte den 1,66 Zentimeter breiten Buggy auf gar nicht so üble 1,70 Meter, stellte aber die Styroporsäulen übervorsichtig 1,94 Meter auseinander. Zu ihrer eigenen Überraschung kam sie glatt durch.

Daß das kein Zufall war, bewiesen die beiden nächsten Versuche. Zuletzt blieben links und rechts neben dem Auto nur drei Zentimeter Platz. Als auch das glatt ging, war natürlich ein Versuch fällig, den von Udo Jürgens, Dieter Thomas Heck und dem Bellenberger Gewichtheber Rudolf Mang gemeinsam gehaltenen Rekord einzustellen: 1,5 Zentimeter.

Vivi hoppelte mit ihrem Buggy vor lauter Aufregung los wie ein Fahrschüler in der ersten Stunde. Dimky legte die Ohren an – doch kerzengerade rollte der Wagen durch die enge Öffnung. Nur ein Schönheitsfehler: Die rechte Seite streifte hauchzart. „Das ist doch sehr gut für eine Frau", strahlte Vivi. Nicht nur für eine Frau ...

Schnelle Reaktion ist eine der Eigenschaften, die den guten Autofahrer ausmachen. Beim Prominenten-Fahrtest wird sie ebenso einfach wie wirkungsvoll überprüft. Ein 30-Zentimeter-Lineal, über der offenen Hand plötzlich fallen gelassen, muß von der Versuchsperson mit Daumen und Zeigefinger so schnell wie möglich erfaßt werden. Auch in dieser Disziplin leistete Vivi Erstaunliches: Sie ließ sich zwar anfangs überraschen und bekam das Lineal erst bei 17 Zentimetern zu fassen, steigerte sich dann aber auf ausgezeichnete 7 Zentimeter. Zum Vergleich: Der von Superkicker Günter Netzer und „Seewolf" Raimund Harmstorf gemeinsam gehaltene Rekord steht bei 6 Zentimetern. Grand-Prix-Pilot Graham Hills 4 Zentimeter rangieren da etwas außer Konkurrenz.

Daß Vivi Bach Verkehrssituationen schnell erfaßt und ein gutes optisches Gedächtnis hat, bewies sie beim sogenannten 5-Sekunden-Foto (S. 56). Sie konnte die Verkehrsszene aus dem Gedächtnis sehr genau beschreiben, erkannte sogar das KKH-Schild an der rechten Häuserreihe, das C & A-Schild im Hintergrund und, daß der Bereich zwischen den Gleisen gepflastert ist. Woran sie sich nicht erinnerte: Die Verkehrsnägel in der Bildmitte.

Ziemlichen Bammel hatte Vivi vor der letzten Aufgabe – den vier Fragen aus der Fahrschultheorie. Aber die Sorge war unbegründet: drei von vier Fragen enträtselte sie. Nur eine Vorfahrtsfrage wurde verpatzt.

Summa summarum: Vivi Bach besitzt alle Voraussetzungen für eine gute Fahrerin. Eine schwache Leistung zeigte sie lediglich beim Einparken. Mehr Praxis und ein bißchen Beherztheit beim Fahren – und die hübsche Schauspielerin zählte mit Sicherheit zu den erfreulichen Verkehrsteilnehmern.

Rainer Nistl

Großes Interesse am Mitmenschen

Autofahren ist auch Charaktersache. Unser Psychologe Germanus Gundlich versuchte, Vivi Bach zu durchschauen

FRAGE: Das Auto ist für Sie in erster Linie ein Zweckgegenstand. Warum fahren Sie dann ein Cabriolet?

Vivi: Vielleicht wegen meiner Klaustrophobie. In dem engen Blechgehäuse eines Autos fühle ich mich eingesperrt.

Psychologe: Wenn sie tatsächlich eine Klaustrophobie hat, also sich vor verschlossenen Räumen fürchtet, dann leidet Vivi Bach an einer echten Psychoneurose. Nach der Lehre der Psychoanalyse ist diese besondere Situationsangst ursprünglich die Angst vor einer inneren Triebgefahr. Die Klaustrophobie entstand dadurch, daß sie ihre Triebangst auf eine Ersatzsituation verschob und das Lusterlebnis in Angst verkehrt wurde.

FRAGE: Kolonnen, Stauungen, Bummeltempo auf der Autobahn. Da bietet sich eine Ausweichmöglichkeit über die Landstraße, die aber länger ist. Würden Sie auf die Ausweichroute fahren und versuchen, die verlorene Zeit wieder einzuholen, zum Beispiel, wenn Sie einen wichtigen Termin haben?

Vivi: So wichtig kann der Termin gar nicht sein, daß ich deswegen mein Leben riskiere. Wenn ich erwartet werde, rufe ich einfach dort an und sage: Tut mir leid, ich nehme jetzt die Bundesstraße. Dann fahre ich langsam und komme eben zwei Stunden später.

Psychologe: Eine äußerst „gesunde" Reaktion. Zeit kann Geld kosten, sollte aber nie das Leben kosten. Auf die reale Gefahr stellt sich Vivi äußerst klug und adäquat ein.

FRAGE: Haben Sie einen Verbandskasten im Wagen? Was ist drin?

Vivi: Ja, ich weiß genau, was drin ist (zählt den ganzen Inhalt ziemlich lückenlos auf). Ich habe da mal richtig 'reingeguckt, für den Notfall.

Psychologe: Für den Notfall hat sie da mal richtig 'reingesehen. Klug und um die Schicksalgebundenheit des Menschen wissend, rechnet sie mit einer möglichen Gefahr (Unfall) und stellt sich darauf ein. Wieder sieht man, daß Vivi mit realen Gefahrensituationen gut fertig wird.

Nach einer Reihe weiterer Fragen kam unser Psychologe zu folgendem Gesamturteil über Vivi Bachs Charakter: Mit realen Gefahrensituationen wird die Schauspielerin gut fertig. Sie rechnet damit und baut entweder selbst die nötigen Sicherungen ein oder überläßt dies ihrem Mann, den sie als sehr genauen und vorsichtigen Menschen kennt. Sie hat aber Angst vor einer inneren Triebgefahr, die sie nur durch neurotische Symptome (Klaustrophobie) zu binden und zu bannen versteht. Daß sie offen darüber spricht, zeigt, daß sie sich eine gewisse Naivität zu erhalten wußte.

Dabei kommen auch Gefühlsübertreibungen vor, die weniger beabsichtigt sind als vielmehr auf ihre Schwierigkeiten hindeuten, Regungen und Emotionen bei sich und anderen präzise zu deuten. Man spürt aber, daß sie sich geschickt und mit viel Talent an die Gefühlswelt ihrer Mitmenschen heranarbeitet. Vivi Bach ist eine am Menschen interessierte, praktische Philosophin. □

Verkehrspolitik

Die sieben Streiche des Ministers

Wie Bundesverkehrsminister Lauritz Lauritzen mit Verordnungen und wenig Geld ein Sicherheitsprogramm realisieren will

In einem farbigen Faltblatt (Auflage: sechs Millionen Exemplare) verspricht Bundesverkehrsminister Lauritz Lauritzen allen Autofahrern Besserung.

„Jetzt wird gehandelt", verkündet der Nachfolger Georg Lebers, denn „Sicherheit geht vor" und „19 000 Tote jährlich sind zuviel", meint der Minister. Sein in sieben Aktionen unterteiltes Programm ist allerdings weniger eine Staatsaktion als gutgemeinte Verkehrserziehung.

Aktion Nr. 1: Tempo 100. Die Geschwindigkeitsbegrenzung, so wird in der Schrift versichert, beruhige den Verkehrsfluß und mache ihn gleichmäßiger. Man brauche folglich nicht mehr so oft zu überholen.

Aktionen 2 und 3: „Ans Steuer nur noch ohne Alkohol" und „Sicherheitsgurte helfen überleben".

Aktionen 4 und 5: „Die Rettungskette darf keine schwache Stelle haben" und „Mehr Sicherheit durch bessere Straßen". Das heißt nicht etwa, daß nun ein bundeseinheitlicher Rettungsdienst eingeführt wird oder überall Notrufmelder aufgestellt werden.

Was den Ausbau der Straßen anbelangt, so verspricht man, das Netz der Bundesstraßen nach einem „Bedarfsplan" auszubauen, obwohl die eben für diesen Plan benötigten finanziellen Mittel kaum zur Hälfte gesichert sind.

Die fehlenden Mittel im Straßenbau wollen die Verkehrspolitiker deshalb offensichtlich mit der in Aktion 6 gegebenen Empfehlung ausgleichen: „Lassen Sie Ihr Auto einfach zu Hause. Fahren Sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln." Die Autofahrer sollen es doch einmal ausprobieren: „Vielleicht gibt es längst U-Bahnen, Autobusse oder Straßenbahnen, die Sie viel schneller, bequemer und preiswerter zu Ihrer Arbeitsstelle bringen als Ihr Auto."

Schließlich wird noch in Aktion 7 verheißungsvoll prognostiziert: „In zwei Stunden sicher von München nach Hamburg", denn „die Bundesregierung ist auf dem Weg, Verkehrssysteme zu schaffen, die auch dem Verkehr des Jahres 2000 gewachsen sind."

Vielleicht ist dieser Weg für die Bundesregierung so qualvoll, daß sie darüber vergessen hat, es dem Bundesbahnbenutzer zu ermöglichen, beispielsweise morgens von Köln aus Frankfurt vor 9.17 Uhr zu erreichen. □

Verkehrssünder

In vier Stufen zum Fahrverbot

Im nächsten Jahr gilt in Flensburg ein neues Punktsystem. Ab sechs Punkten droht dem Führerschein Gefahr

„Richtlinien für die Behandlung sogenannter Mehrfachtäter im Straßenverkehrsbereich" heißt eine allgemeine Verwaltungsvorschrift, die das Bundesverkehrsministerium jetzt neu gefaßt hat und die ab 1. Januar nächsten Jahres in Kraft treten soll.

Wichtigste Neuerung dieser Vorschrift ist ein System, nach dem die Verkehrssünder in vier Stufen mit Punkten benotet werden:

- Einen Punkt für leichte Ordnungswidrigkeiten. Zum Beispiel: falsches Parken über drei Stunden, Mißachten des Halteverbots, Fahren mit schmutzigem Kennzeichen.
- Zwei Punkte für schwere Ordnungswidrigkeiten. Zum Beispiel: fahrlässige Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer, überhöhte Geschwindigkeit, falsches Einbiegen in eine Einbahnstraße, zu dichtes Auffahren oder falsches Überholen.
- Drei Punkte für schwere Verkehrsstraftaten. Zum Beispiel: Fahren ohne Fahrerlaubnis.
- Vier Punkte für besonders schwere Verkehrsstraftaten. Das sind alle vorsätzlichen Delikte, durch die andere Verkehrsteilnehmer schwer gefährdet werden – zum Beispiel: Trunkenheit am Steuer, Unfallflucht.

Die Bewertung des „Kontostandes" sieht für den Mehrfachtäter so aus:

Wer 6 Punkte erreicht hat, wird von der örtlichen Verkehrsbehörde schriftlich verwarnt und kann aufgefordert werden, bei der Polizei zum Verkehrsunterricht zu erscheinen.

Wer 9 Punkte angesammelt hat, muß die theoretische, unter Umständen auch die praktische Führerscheinprüfung auf eigene Kosten wiederholen und darf dabei höchstens einmal durchfallen.

Bei 12 Punkten ist der Führerschein endgültig weg – es sei denn, die 12 Punkte sind über einen längeren Zeitraum als zwei Jahre angesammelt worden und nur wegen geringfügiger Delikte, z. B. Falschparken, zustande gekommen. Der notorische Falschparker muß sich dann aber seine „charakterliche Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen" von einer medizinisch-psychologischen Untersuchungsstelle begutachten lassen.

Aber schon sieht der Deutsche Touring Automobil Club eine „Existenzbedrohung" für viele langjährige Kraftfahrer, die sich bei einem Kontostand von neun Punkten automatisch einer Führerscheinprüfung unterziehen müßten. Diese „alten Hasen" am Steuer, so meint der Club, könnten sich erfahrungsgemäß aufgrund ihrer Fahrpraxis zwar durchaus verkehrsgerecht verhalten, mit der Theorie eines Führerschein-Fragebogens würden sie aber nicht zurechtkommen.

Ein Trostpflaster bleibt den in Flensburg bereits indizierten Verkehrssündern: Wer in den letzten Jahren Bußgelder bis zu 40 Mark bezahlen mußte, wurde am 1. September amnestiert und beginnt in Flensburg wieder bei null Punkten. □



Versicherungen

Der Laie ist der Dumme

Wenn Kasko-Versicherte einen Unfall bauen, sollten sie unbedingt ein Wort kennen. Es heißt „Differenztheorie" und ist bares Geld wert

Die Leute von der Haftpflichtversicherung waren höflich, tüchtig – und gerissen. Walter Harms (Name wurde von der Redaktion geändert), ein Kaufmann aus München-Solln, wäre ihnen

auch um ein Haar auf den Leim gegangen. Wenn seine Frau nicht gewesen wäre, die ihm den Kugelschreiber aus der Hand nahm, als er das Formular unterschreiben wollte, das ihm die Versicherung geschickt hatte. Frau Harms meinte: „Frag' lieber erst einen Fachmann." Und ihr Rat war goldrichtig. Er ersparte Walter Harms bare 750 Mark, um die ihn die Versicherung beschummeln wollte.

Ein Einzelfall? Der Münchner Rechtsbeistand Christian Heidemann, der sich seit Jahren auf Versicherungsrecht spezialisiert hat: „Das kommt leider oft vor."

Walter Harms' Ärger mit der Versicherung begann an einem nebeligen Septembertag. Kurz vor 18 Uhr fuhr er mit seinem dunkelroten Ford 17 M in Richtung Starnberg. Die Straße war schmierig, die Sicht miserabel. Plötzlich tauchte vor ihm eine enge Brücke auf. Harms trat auf die Bremse, der Wagen schlitterte. Und schon war das Unglück passiert. Harms saß frontal auf einem VW, der ihm entgegengekommen war. Beide Fahrer, denen glücklicherweise nichts passiert war, waren wegen des Nebels nicht weit genug rechts gefahren.

Genau das bestätigte später die Polizei. Die Beamten hantierten mit dem Bandmaß, verpaßten beiden Fahrern eine Verwarnung von je zehn Mark und entschieden: Jeder ist zur Hälfte schuld. Für den VW-Fahrer Stephan Müller war das bitter, denn er war nicht kaskoversichert. Er mußte von dem Schaden an seinem Fahrzeug die Hälfte aus eigener Tasche bezahlen. Harms dagegen hoffte, mit einem blauen Auge davonzukommen. Er war vollkaskoversichert. Zwar hatte er eine Selbstbeteiligung von 1000 Mark. Aber dafür würde ihm ja die Haftpflichtversicherung des Unfallgegners die Hälfte seines Schadens ersetzen.

So dachte Harms – und irrte sich gewaltig. Die Reparatur seines Autos kostete rund 3000 Mark. Plus eine vom Sachverständigen festgestellte Wertminderung von 500 Mark ergab das einen Gesamtschaden von 3500 Mark.

Mit der Rechnung der Werkstatt und dem Gutachten des Sachverständigen ging Harms zu seiner Kaskoversicherung. Dort mußte er erfahren, daß eine Kaskoversicherung nie für die Wertminderung aufkommt, sondern nur für die Reparatur.

Immerhin zahlte ihm die Kaskoversicherung 2000 Mark auf die Hand. Daß das korrekt war, leuchtete Harms ein: 3000 Mark Reparatur minus 1000 Mark Selbstbeteiligung ergibt 2000 Mark.

Nun mußte er nur noch sehen, wie er zu dem Rest kam. Er wandte sich also an die Haftpflichtversicherung des VW-Fahrers. Die machte ihm aber folgende Rechnung auf:

„Sie haben einen Gesamtschaden von 3500 Mark. 2000 Mark haben sie von Ihrer eigenen Kaskoversicherung erhalten. Von dem restlichen Schaden übernehmen wir 50 Prozent, denn der bei uns versicherte VW-Fahrer hat ja nur 50 Prozent schuld.

3500 Mark weniger 2000 Mark sind nach Adam Riese 1500 Mark. Davon tragen wir die Hälfte: 750 Mark. Das Geld kriegen Sie sofort, wenn Sie die Abfindungserklärung unterschreiben."

Doch da griff Frau Harms ein, und ihr Mann holte sich Rat bei Christian Heidemann. „Er war nicht der erste, der wegen solch einer Angelegenheit zu mir kam", berichtete der Rechtsbeistand. Alle hatten den gleichen Kummer: sie waren kaskoversichert, hatten selber Mitschuld am Unfall – und die Haftpflichtversicherung des Gegners wollte sie mit einem Brocken abspeisen. Harms hatte Glück. Denn Heidemann kannte eine Zauberformel aus dem juristischen Hexeneinmaleins des Versicherungsrechts. Das Sesam-Öffne-Dich zur Kasse, von dem selbst manche Rechtsanwälte in ihrem Leben noch nichts gehört haben, heißt „Differenztheorie". Danach darf die Haftpflichtversicherung einem mitschuldigen Kaskoversicherten die Restansprüche nicht einfach nach dem Anteil seiner Schuld aufteilen.

Im Fall Walter Harms hieß das: Die Haftpflichtversicherung ist verpflichtet, ihm die Hälfte des Gesamtschadens, also 1750 Mark, zu erstatten.

Nun hatte die Haftpflichtversicherung diesmal Glück, denn Harms war ja von seiner Kaskoversicherung bereits so viel erstattet worden, daß nur noch 1500 Mark zur Entschädigung für den Gesamtschaden fehlten und Reparatur und Wertminderung damit ausgeglichen waren. Es kostete tatsächlich nur einen Telefonanruf, um das Geld locker zu machen. Kaum hörten die Versicherungsmenschen das magische Wort „Differenztheorie", da begriffen sie: Hier haben wir es mit jemandem zu tun, der etwas von der Sache versteht. Prompt erklärten sie sich bereit, Walter Harms die 1500 Mark zu überweisen.

Eine anständige Versicherung hätte das von vornherein getan. □

Auto-Mechaniker

Die Handwerker machen sich rar

Beängstigenden Personalmangel beklagt das Kraftfahrzeughandwerk. Auto Zeitung untersuchte die Krise in der Werkstatt

Für die Zukunft des Kraftfahrzeughandwerks sieht die Bayerische Hypothekenbank in ihrer jüngsten Bran-

chenanalyse ausgesprochen schwarz: „Zweifelsohne wird das Angebot an Reparaturwerkstätten bei gleichbleibendem Wartungsbedarf nicht ausreichen, um die Nachfrage an Serviceleistungen zu befriedigen."

Wenn sich bis 1980 die Zahl der Autos in der Bundesrepublik wirklich um 25 Prozent erhöhen sollte, so ist nach Ansicht der Bank-Analytiker eine fachgerechte technische Betreuung unserer Autos in Frage gestellt. Denn: „Jährlich müßte sich der Bestand an Kraftfahrzeug-Mechanikern um 6000 steigern."

Der Auto-Witz

Ein gerade verheiratetes Ehepaar ist bei einem Autounfall ums Leben gekommen. Als die beiden in den Himmel kommen, fragt sie Petrus: „Wie konnte das bloß passieren?"
„Ganz einfach", antwortet der Mann. „Meine Frau sagte zu mir: ‚Wenn du mich mal ans Steuer läßt, bist du ein Engel.' "

Diesem frommen Wunsch der Branche und des Autofahrers steht leider die rauhe Wirklichkeit gegenüber. Denn die Berufsgruppe der Kfz-Mechaniker ist ein klassischer Abwanderungsberuf. Die Abwanderungsquote rangiert an zweiter Stelle – gleich hinter den Landwirten.

Bereits zehn Jahre nach Lehrabschluß sind nur noch ein Viertel der Monteure im Overall an der Werkbank anzutreffen. Drei Viertel ihrer Berufskameraden wanderten in der Zwischenzeit in die Industrie ab, oder sie tragen jetzt den Kittel eines Hausmeisters, dienen dem Staat bei der Post, der Bahn, dem Militär, oder sie sitzen auf dem Beifahrersitz eines Fahrschulwagens.

Das bedeutet, daß heute (statistisch gesehen) rund 85 Autos von einem Monteur gewartet werden müssen. 1969 waren es nur 69 Automobile, die in einer Autoreparaturwerkstatt auf einen besetzten Arbeitsplatz Anspruch erhoben.

Durch den notorischen Personalschwund in den Werkstätten kommt außerdem eine für Handwerk und Autofahrer betrübliche Tatsache ans Tageslicht: der erfahrene Altgeselle stirbt aus. Rund 60 Prozent des Werkstattpersonals gehören heute der Altersgruppe zwischen 20 und 30 Jahren an.

Die Nachwuchs-Situation ist auch nicht gerade erfreulich. Während in den 50er Jahren das besondere Interesse dem Techniker-Beruf galt und der einfachste und schnellste Weg zur Technik über das Kraftfahrzeughandwerk führte, nimmt heute die Zahl derjenigen, die bereit sind, dreieinhalb Jahre als Lehrling in einer Werkstatt zu verbringen, rapide ab. Der Beruf des Fernsehtechnikers oder Elektronikers übt auf den technisch faszinierten Jungen größere Anziehungskraft aus als die Aussicht auf eine Arbeit mit ölverschmierten Händen.

Der Hauptgrund, weshalb dem Handwerk die Mechaniker fortlaufen, ist im besseren sozialen Gefüge zu finden, das der Arbeiter in der Industrie antrifft und das ihn vom goldenen Boden des ehrbaren Handwerks fortlockt.

Für handwerklich ausgebildetes Personal legt mancher Industriebetrieb den Kittel eines Vorarbeiters bereit, lockt mit besserer Bezahlung, umfangreicheren Sozialleistungen und leichterer Arbeit. Während im Handwerk ein Bruttostundenlohn zwischen fünf und sieben Mark gezahlt wird, bekommt der Facharbeiter in der Industrie eine wesentlich dickere Lohntüte und zusätzliche Geld-Leistungen wie Urlaubsgeld, Weihnachtsgratifikation, betriebliche Altersversorgung und Bekleidungszulage. Im Industriebetrieb erhält er für Pfennigbeträge sein Mittagessen in der Kantine und kann mit dem werkseigenen Bus zur Arbeit fahren.

Das Handwerk wird auch in Zukunft kaum in der Lage sein, diese Vorsprünge der Industrie wettzumachen. Beim Handwerk überwiegt der Kleinbetrieb mit 9 und weniger Beschäftigten. Nur 6 Prozent der Reparaturwerkstätten haben eine Belegschaft von mehr als 50 Beschäftigten.

Fritz Haberl, Präsident des Zentralverbandes des Kraftfahrzeughandwerks, begründet das geringere Lohnniveau des Handwerks gegenüber der Industrie so: „In der Industrie kann man steigende Personalkosten zum Teil dadurch wieder wettmachen, daß man die menschliche Arbeitskraft durch Maschinen ersetzt. Man steigert die Produktivität durch Rationalisierung und Automation. Das geht im Handwerk nicht."

Unter diesen strukturellen Bedingungen sind die Handwerksbetriebe heute immer weniger in der Lage, die dringend benötigten Fachkräfte an sich zu binden. Für die jungen Handwerker beginnt nach erfolgreicher Lehre die Desillusion und die Enttäuschung über unerfüllte Erwartungen.

Hans-Dieter Deiss, Leiter der Gruppenzentrale „Kundendienst" des Volkswagenwerks, hat in einer Analyse die Erwartungen des Werkstattpersonals vor der Berufswahl und ihr Urteil über die wirkliche Lage nach der Lehrzeit untersucht.

So wurde vor der Berufswahl das Ansehen der Tätigkeit und des Berufs eines Kraftfahrzeug-Schlossers von den Befragten als sehr wichtig erachtet, nach der Lehre jedoch als unbefriedigend empfunden. Das gleiche gilt auch für die Sauberkeit der Arbeit und des Arbeitsplatzes, die man vor der Lehre als sehr wichtig bezeichnete, hinterher aber als äußerst unbefriedigend einstufte.

Auch die Höhe des erwarteten Stundenlohnes rangiert in der Rubrik als „sehr wichtig", schneidet aber in der Beurteilung des Ist-Zustandes nur mit „wenig befriedigend" ab. Als „sehr wichtig" erwartet, aber als „unbefriedigend" angetroffen werden außerdem die Aufstiegsmöglichkeiten und die Sozialleistungen im Kraftfahrzeughandwerk.



Fritz Haberl, Präsident des ZVK

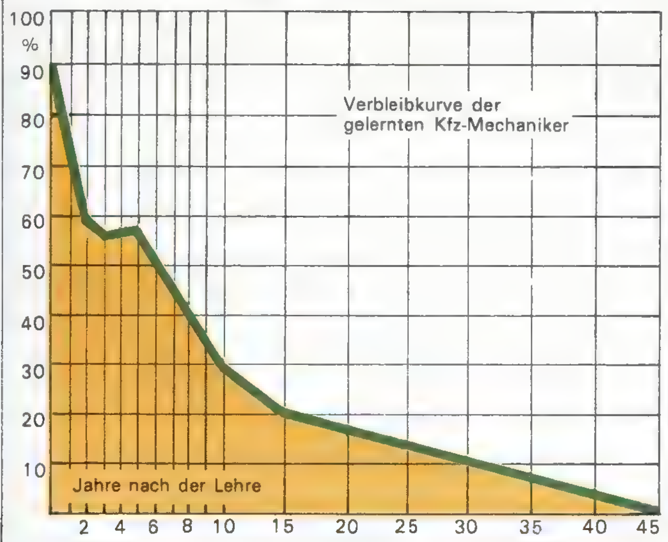
Während auf der einen Seite nur große Handwerksbetriebe mit 50 und mehr Beschäftigten in der Lage sind, den Vorsprung der Industrie wettzumachen und der Belegschaft mehr soziale Leistungen zukommen zu lassen, scheut andererseits der an handwerklicher Arbeit interessierte Mechaniker eben diesen Betrieb, in dem er immer die gleiche Arbeit zu verrichten hat.

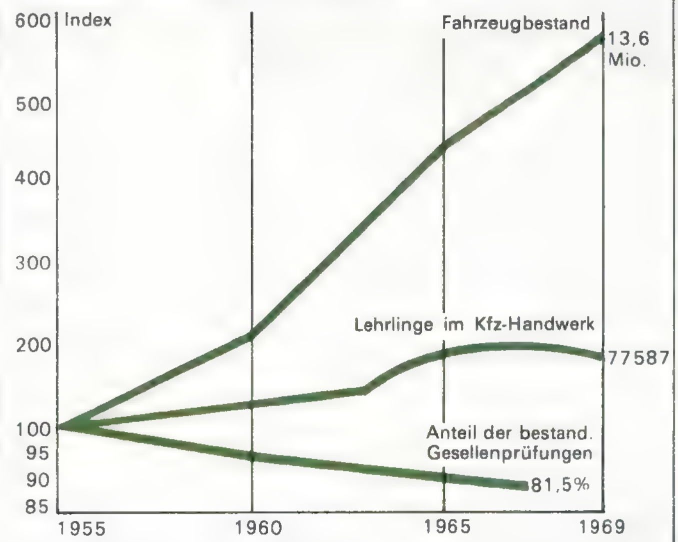
Diese Grundeinstellung belegt das Beispiel des jungen Automechanikers Gerhard Walther aus Bonn, der aus einer kleinen 5-Mann-Werkstatt in den großen Betrieb der Bonner BMW-Werksniederlasssung überwechseln wollte. Betriebsleiter Bosse zeigte dem Bewerber die modernen Wartungsstände, die gekachelten Inspektionsplätze, über denen die Vollsichtkanzel des Disponenten thronte. Und er nannte die Vorteile seines Betriebes.

„Wir zahlen Leistungslohn, haben eine betriebliche Altersversorgung und stellen Ihnen die Arbeitskleidung. Das hier wäre dann Ihr Arbeitsplatz." Der Betriebsleiter deutete auf einen blitzblank geputzten Inspektionsstand. Der neue Mann aber sagte nein. Dafür habe er nicht drei Jahre lang gelernt, um von morgens bis abends Öl zu wechseln, abzuschmieren und Inspektionen zu „klopfen". Ein Teilewechsler sei er nicht. Dafür könne man ja auch ange-

lernte Kräfte nehmen. Er zog seine Bewerbung zurück und steht heute wieder an seinem alten Arbeitsplatz in der kleinen zugigen Werkstatt mit dem ölverschmierten Boden, wo er Motoren überholen kann, Kurbelwellen neu lagert und Getriebe synchronisiert.

Die Folgen des katastrophalen Personalmangels in den Autowerkstätten muß natürlich der Autofahrer mitbezahlen. Haberl: „Ich bin der Meinung, daß die Mehrheit der Autofahrer so






Mechaniker oder nur Teilewechsler?

vernünftig ist, lieber einen angemessenen, d. h. höheren Reparaturpreis zu zahlen und dafür eine einwandfreie und termingerechte Arbeit zu bekommen."

Obwohl die geringen Löhne der Handwerker nur zum Teil durch höhere Reparaturpreise aufgebessert werden können – die Automobilhersteller achten streng auf einen konkurrenzfähigen, preiswerten Kundendienst –, sind die Preise für eine Werkstattstunde in den vergangenen zwei Jahren um rund 25 Prozent gestiegen.

Eine weitere Konsequenz aus der Personalnot der Werkstätten ziehen viele Autofahrer selbst: Sie fahren immer seltener zur Werkstatt. Und die Unzufriedenheit der Werkstattkunden macht sich für die Werkstätten empfindlich bemerkbar. Kleinere Arbeiten läßt man in Tankstellen erledigen, oder man repariert in Do it yourself-Stationen.

Einen Ausweg aus der angespannten Beschäftigungslage ihrer Kundendienstbetriebe sehen die Automobilfirmen in einer weiteren Automatisierung des Kundendienstes. Leichte Austauschbarkeit von Teilen und die Computerdiagnose würden die Arbeitszeit verkürzen, allerdings auch eine erhebliche Kostenbelastung der Betriebe mit sich bringen. Haberl: „Die Entwicklung zum reparaturfreundlicheren und wartungsärmeren Auto darf aber nicht beim abschraubbaren Kotflügel hängenbleiben."

Indessen behindert die Industrie selbst die Rationalisierung ihrer Reparaturwerkstätten durch die zunehmende Vielfalt von Fahrzeugtypen, Modellvarianten und häufigen Modellwechsel. Von 1960 bis 1970 hat sich bei fast allen Automobilfirmen die Zahl der Grundmodelle verdoppelt, während die der Modellvarianten gar um das Dreifache gestiegen ist.

Unerwartete Hilfe in der Personalmisere des Kraftfahrzeughandwerks kommt unterdessen von den britischen Inseln: Dort haben sich viele Kraftfahrzeughandwerker bereit erklärt, in der Bundesrepublik zu arbeiten. Wer einen englischen Mechaniker einstellen möchte, kann sich an die Bundesanstalt für Arbeit wenden, die die Arbeitsangebote nach London vermittelt. Auch das Potential der Gastarbeiter macht sich das Handwerk zunutze: Schon 7 Prozent der Kraftfahrzeug-Mechanikerlehrlinge sind Gastarbeitersöhne. Ob sie später einmal den Verlokkungen der Industrie widerstehen und auf dem goldenen, doch ölverschmierten Boden der Werkstatt bleiben, ist zu bezweifeln.

Sicher ist nur, daß auch in Zukunft der Autofahrer stärker zur Kasse gebeten wird, denn um die Beschäftigungslage zu verbessern und die Abwanderung aufzuhalten, müßte das Lohnniveau dem der Industrielöhne angeglichen werden. „Das aber würde", so folgert die Bank-Analyse, „eine erhebliche Anhebung der Stundenverrechnungspreise bedeuten."

Hubert Clemens

Auto & Fernsehen

Vier Sendungen, die Sie sich bis Ende September ansehen sollten



30. September, 16.00 Uhr:
Eins plus eins gegen zwei
Ein Quiz mit Fragen zur Straßenverkehrsordnung

1. Oktober, 18.15 Uhr:
Die Sportschau
Mit einem Bericht vom Formel-2-Rennen in Hockenheim



24. September, 17.15 Uhr:
Die Sportreportage
Mit einem Bericht vom Interserie-Rennen auf dem Nürburgring

30. September, 15.00 Uhr:
Wer wird was – wie?
Traumberuf „Rennfahrer"

Der Kléber V10 GT r

Neu von Kléber:

Der erste mit Cablon.*

Mit starkem Cablon-Gürtel Serie 0,70.

- Cablon ist ein hochelastisches und besonders zugfestes Material auf Fiberglas-Basis. Das formstabile Material für den schnellen Gürtelreifen. Für bessere Bodenhaftung und noch mehr Kilometer.
- Mit doppelt verschweißter Lauffläche.
- Mit neuem, sicherem GT-Profil.
- Mit eingebautem Profiltiefenmesser für Ihre Sicherheit.

Kléber

Der europäische Spezialist für Gürtelreifen und Kautschuk-Technik.

Fotos: DPPI / Imper / Diehsen

Emerson Fittipaldi hat gut lachen: Er ist der jüngste Grand-Prix-Champion aller Zeiten



Lotus-Chef Chapman und sein neuer Star



Gute Ratschläge vor jedem Großen Preis



Konzentration im Cockpit: Fittipaldi

Emerson Fittipaldi

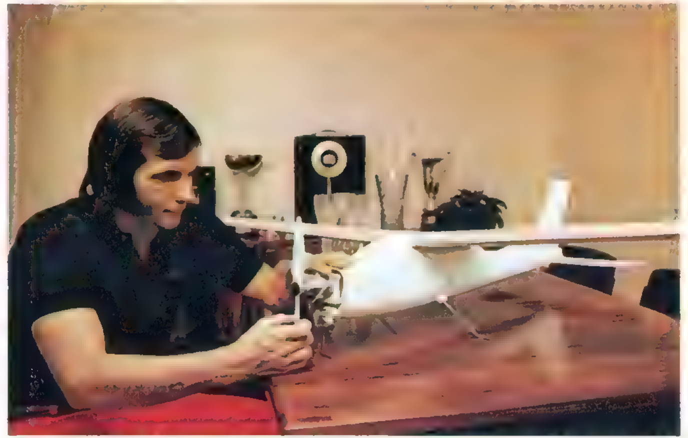
Der Thronfolger

Sein Sieg beim Großen Preis von Italien in Monza machte die Sache perfekt: Der Brasilianer ist mit 25 Jahren der jüngste Automobil-Weltmeister aller Zeiten. Was ist das Erfolgsgeheimnis Emerson Fittipaldis? Wie gelang es ihm, Jackie Stewart zu entthronen? Heinz Prüller schildert die märchenhafte Karriere des Champions

Im Herbst 1969 stürmte Stirling Moss, von einem Nachwuchs-Rennen kommend, in das Londoner Büro des mächtigen Ford-Sportchefs Walter Hayes. Moss war aufgeregt und außer Atem: „Ich habe einen ganz phantastischen Burschen entdeckt, einen Brasilianer mit lustigem Namen. Er ist der Beste der neuen Generation." Hayes beschloß, sich dieses Wunderkind bei nächster Gelegenheit anzusehen. „Stirling hat recht", nickte er, „Emerson Fittipaldi ist der Champion von morgen. Ich würde viel Geld auf ihn setzen. Und ich wäre nicht überrascht, wenn



Fittipaldi-Haus: Halb so groß wie Jackie Stewarts Villa

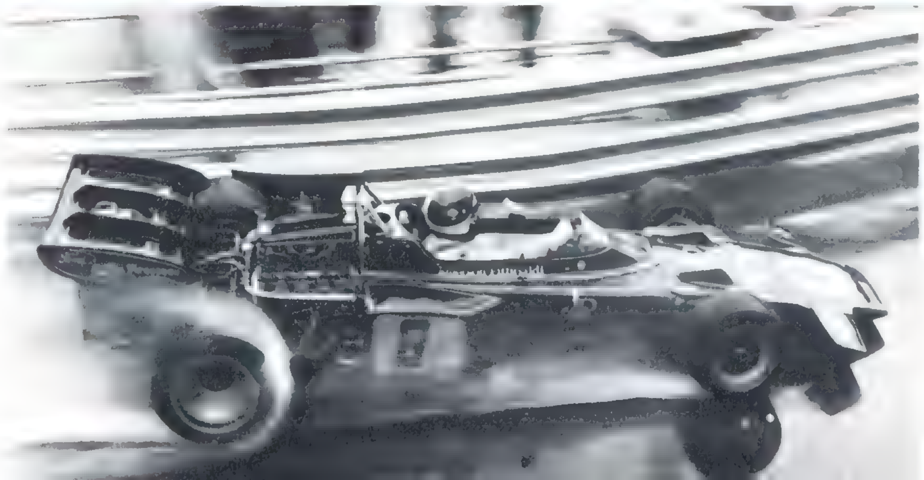


Hobby des Weltmeisters: Funkferngesteuerte Flugmodelle

Zu Hause lebt es sich am besten: Ehepaar Fittipaldi Traumhaft schnell auch im Regen: Der Weltmeister im JPS-Lotus (Foto unten)

Fittipaldi Weltmeister wird, bevor es Jacky Ickx ist."

Die Saison 1972 – mit Fittipaldis phantastischer Serie von Siegen und Zielankünften – bestätigte die Prognose von Moss und Hayes. Weltmeister mit 25 Jahren, das schaffte vor Emerson noch niemand. Aber Rekorde hatte der Brasilianer mit den lustigen Hamsterbacken, den langen Koteletten und dem herzhaften Bubenlachen schon zuvor zertrümmert: 19 Monate, nachdem er sein erstes Monoposto-Rennen in England gefahren war, gewann er – im vierten Anlauf – schon seinen ersten



Grand Prix (Watkins Glen 1970). Dazu benötigten Ickx sieben, Stewart acht und Rindt sogar 48 Rennen. „Fitti" (so lautet die gängige Kurzfassung seines Namens auf den Rennplätzen) war zwar nicht der jüngste Grand-Prix-Gewinner aller Zeiten (McLaren 1959 in Sebring und Ickx 1968 in Rouen waren noch jünger), aber keiner boxte sich in so affenartiger Geschwindigkeit zur absoluten Weltklasse durch wie der Brasilianer.

Wer „Fittipaldi-Speed" kennt, den überrascht nicht mehr, wie schnell Emerson Ehemann geworden ist. Im Dezember 1969 traf er auf dem Flughafen von São Paulo ein zauberhaftes Mädchen namens Maria-Helena, das am Ticket-Schalter arbeitete. Drei Monate später flogen die beiden in die Ferien und heirateten im Schulhaus eines winzigen Nestes in England. „Wie das Kaff hieß, haben wir beide schon vergessen." Nicht aber, was sie damals trugen: Blue jeans und Pullover, obwohl Maria-Helena schon ihr Brautkleid entworfen und sich „überhaupt alles viel romantischer" gedacht hatte.

Die kleine Wohnung in Norwich, in unmittelbarer Nähe der Lotus-Fabrik, wurde bald gegen ein Haus in São Paulo und eines bei Lausanne eingetauscht. In Brasilien ist die Interlagos-Rennstrecke der Nachbar der Fittipaldis, in der Schweiz der Genfer See. Gemessen an der sündhaft teuren Stewart-Villa „Clayton House" ist das Fittipaldi-Domizil im 1100-Seelen-Ort Lonay (Monatsmiete: 2000 Mark) eher ein bescheidenes Gartenhäuschen. Zu ebener Erde wohnen Emerson und Maria-Helena, im ersten Stock der ältere Bruder Wilson, dessen Schweizer Frau Susi und deren 16 Monate alter Sohn Christian.


Fittis Triumphzug: 1972 von Sieg zu Sieg

Der Familiensinn ist das wesentlichste Merkmal der Fittipaldis. Emerson und der um drei Jahre ältere Wilson sind seit dem Großen Preis von Spanien das erste Brüderpaar der Renngeschichte, das gleichzeitig in Grand-Prix-Rennen konkurriert. „Im Moment", sagt Wilson, „hieße ich lieber ganz schlicht ‚Wilson Brown', weil alles nur auf Emerson blickt und vergleicht. Aber in zwei, drei Jahren, glaube ich, kann auch ich so weit sein." Warum man zusammenwohnt? „Weil wir sparsam sind und nicht alle Ausgaben doppelt machen wollen", lächelt Susi. Aus Steuergründen ist der Weltmeister 1972 nicht in die Schweiz gezogen: „Ich zahle", so Emerson, „immer noch in Brasilien meine Steuern."

Brasiliens Idol gäbe sein letztes Hemd her

Emerson ist der jüngere der beiden, aber der Erfolgreichere. Der Härtere ist er nicht. „Hätte ich die Wahl zwischen Emerson und Wilson", meinte Brabham-Boss Bernie Ecclestone zu Saisonbeginn 1972, „würde ich Wilson nehmen." Er nahm ihn, da Emerson bei Lotus festgenagelt war, tatsächlich. Interessant, was man im Rennzirkus über Emerson Fittipaldi sagt. Niki Lauda: „Wenn es jemand friert, würde ihm Emerson sein letztes Hemd geben. Er ist nun einmal so." Christina de Caraman, François Ceverts ständige Begleiterin, glaubte Ende 1971: „Emerson hat das Talent für eine Super-Karriere, aber da ist etwas, das ihm fehlt: Er ist nicht so stahlhart wie die anderen. Er ist zu freundlich und kameradschaftlich für diese brutale Art von Wettbewerb." Vermutlich hat Cristina ihre Ansicht längst korrigiert: Wenn jemand von allen Seiten als phantastischer Bursche betrachtet wird, wenn ihn jedermann wegen seiner Freundlichkeit mag und wenn er noch dazu an fast jedem Wochenende die gesamte Weltklasse bezwingt – was will man dann noch mehr?

Wahrscheinlich ist es ein Teil der Erziehung. Vater Wilson Fittipaldi senior ist für einen Südamerikaner überraschend still, spricht mehr mit den Augen und seinem Lächeln als mit den Händen – außer er steht gerade am Mikrofon und überträgt schon wieder einen Fittipaldi-Triumph für das brasilianische Radio. Die Direktsendung von Emersons Formel-1-Debüt in Brands Hatch 1970 kostete 100 000 Mark, doch der Preis war es wert: Achter Platz. Damit begann eine erstaunliche Serie von Zielankünften. Von seinen bislang 24 Großen Preisen hat Emerson 17 ausgefahren – ein Rekord, wie ihn kein anderer verzeichnen kann.

Kein Wunder, daß er vergöttertes Sport-Idol seines Landes wurde. Von den 90 Millionen Brasilianern sind 45 Millionen jünger als 25 Jahre, also in Emersons Alter. Heute ist er zu Hause populärer als der sagenhafte Pele. Wer Brasiliens Fußball-Leidenschaft kennt, weiß, was das bedeutet. Aber Emerson blickt heute noch zu Pele auf. Anfang 1972 trafen sich beide zufällig in São Paulo am Flughafen. Emerson bat Pele um ein Foto mit Autogramm. Pele versprach, eines zu schicken. Und ein halbes Jahr später schickte er Emerson sogar seinen gelben Weltmeisterdreß zum Großen Preis von Österreich nach Zeltweg.

Unmittelbar neben seinem Lonay-Haus hat Fittipaldi einen Fußballplatz. Aber er kickt nie, höchstens für die Fotografen. „Vor drei Jahren", erinnert er sich, „spielten wir in Brasilien Fußball: Wilson, Carlos Pace und ich. Carlos brach sich dabei einen Knöchel. Und seither ist mir Fußball zu gefährlich." Doch er räumte damals ein: „Einmal in einem Formel-1-Ferrari zu sitzen wäre für mich derselbe Triumph, wie mit Pele in einer Mannschaft zu spielen." Emerson stieg bislang nie in einen Ferrari. Zwar stempelte ihn seine noch 1971 geäußerte Ansicht, „der Rennsport macht mir so viel Freude, daß ich dafür sogar noch bezahlen würde, anstatt selbst zu kassieren", zu einem potentiellen March-Piloten, aber er stand anfangs nur zwischen zwei anderen Rennställen: Lotus und Frank Williams.

Colin Chapman erkannte als erster die Naturbegabung des Brasilianers, der durch die Formeln Ford, 3 und 2 stürmte wie die Windsbraut. Im Mai 1970 ermöglichte Chapman ihm den ersten Formel-1-Test in Silverstone. Jochen Rindt wärmte den alten Lotus 49 ein paar Runden auf, ehe er sagte: „Das Auto ist o. k., Emerson kann fahren." Fittipaldi stieg ein und kam nach zehn Runden wieder. „Der Wagen übersteuert", klagte er, doch Jochen lachte: „Weißt du, was du tun solltest? Gib mehr Gas." Emerson tat wie gewünscht und fuhr ein paar Minuten später bereits 1:22,8. Jochen war begeistert und signalisierte selbst dem Südamerikaner diese Zeit mittels Boxentafel. Maria-Helena hat es fotografiert und das Bild bis heute aufbewahrt. Dann kam Zandvoort 1970. Rindt siegte, aber Piers Courage starb. Frank Williams offerierte Fittipaldi den freigewordenen Platz, doch gleichzeitig drängte Chapman auf eine Entscheidung.

Emerson flog – zum erstenmal – in die Schweiz und holte sich Rat bei Jochen Rindt. „Im Moment", sagte ihm Jochen ernst, „wäre für dich Frank Williams das beste. Aber für deine Zukunft ist es besser, du gehst zu Lotus." So unterschrieb „Fitti" seinen ersten Vertrag für Lotus.

Seine Rennphilosophie wird immer profunder: „Ich ziehe es vor, ein Rennen anzuführen, denn der erste Platz ist der sicherste auf einer Rennstrekke." In der Nacht vor einem Rennen erhöht Emerson sein Schlafquantum von zehn auf zwölf Stunden, „weil körperliche Fitness und geistige Frische für einen Rennfahrer das wichtigste sind." Maria-Helena: „Wenn es einen Rennfahrer gibt, der am Start völlig ruhig

bleibt, weder hektisch noch nervös wird und mit dem man bis zuletzt reden kann, dann ist es Emerson."

Er bleibt immer kaltblütig („ungewöhnlich für einen Südamerikaner" sagt Stewart) – auch dann, wenn er, ohne den leisesten Anflug von Hast, in wirklich letzter Minute zum Training oder zum Rennen kommt. Und das, obwohl er, sich seiner Unpünktlichkeit bewußt, seine Armbanduhr zumeist um eine Viertelstunde vorstellt. „Schau meine grauen Haare an", rief ihm Chapman einmal mit gespielter Strenge zu, „ein paar davon habe ich dir zu verdanken." Aber noch mehr verdankt ihm Chapman seine neuen Trophäen und Lorbeerkränze – ihm, seinem neuen Clark und seinem neuen Rindt, dem Brasilianer mit dem offenen Bubenlachen und dem lustigen Namen, den heute die ganze Welt kennt.

Eine Welt, die Fittipaldi (Freizeithobby: Basteln von Modellflugzeugen) bald auch aus der Luft erobern wird. Derzeit nimmt er noch Flugstunden, aber bald wird er sein eigenes Flugzeug besitzen. Doch wann immer er zu Hause in Brasilien ist, wehrt er sich verzweifelt, in ein Taxi einzusteigen: „Das ist mir viel zu gefährlich."

Heinz Prüller



Jeder gegen jeden: Rennwagen aller Kategorien waren in Brands Hatch startberechtigt

Rothmans 50000

Der Glimmstengel-Grand-Prix

Wie es Zigaretten-Werber Fittipaldi gelang, von einem Konkurrenz-Konzern eine fette Prämie zu ergattern

Als der englische Rennstreckenbesitzer John Webb vor 18 Monaten gemeinsam mit der Zigaretten-Firma Rothmans das Superding des Jahres ausheckte, waren zunächst alle Feuer und Flamme. In dem spektakulärsten Rennen des Jahres sollten Formel-1-, Formel-2-, Sport- und CanAm-Wagen gegeneinander antreten, um endlich zu klären, wer denn nun der Schnellste der Welt ist. Vor allem die Formel-1-Konstrukteure waren begeistert, zumal die Zigaretten-Leute 50 000 Pfund (rund 390 000 Mark) Preisgeld zur Verfügung stellten.

Der einzige Haken an der Sache war die Renn-Distanz von 500 Kilometern. Normale Grand Prix gehen über 300 bis 350 Kilometer, und für diese Streckenlänge sind auch die Benzintanks ausgelegt. Zwei Möglichkeiten boten sich den Technikern damit für das Rothmans-50 000-Rennen an: Entweder mußten in die Autos Zusatztanks installiert werden, oder die Monoposti hätten einen Tankstop einlegen müssen. Eine dritte Möglichkeit, für die die Teams von Surtees, Brabham und March



Langstreckentanks am BRM-Formel 1

plädierten, wurde sofort verworfen: Um dem Rennen den Langstrecken-Charakter zu erhalten, lehnten es die Veranstalter ab, zwei Läufe à 250 Kilometer auszufahren.

Wegen des gleichzeitig stattfindenden CanAm-Laufes in Elkhart Lake (USA) und des Interserien-Wertungslaufes in Keimola (Finnland) mußten alle dicken Brummer für Brands Hatch passen, so daß aus dem großangekündigten „King Size Motor Racing – jeder gegen jeden!" ein Langstrecken-Grand-Prix-Verschnitt übrigblieb.

Die von dem Ford-Cosworth-Achtzylinder angetriebenen Formel-1-Autos (JPS-Lotus und Yardley-McLaren) verbrauchen auf 100 Kilometer etwa 42 Liter Treibstoff, die BRM-Zwölfzylinder schlucken auf derselben Streckenlänge etwa 50 Liter. Nach dem Einbau von zusätzlichen Tanks gingen die Favoriten dann so auf die Strecke: JPS-Lotus (Fittipaldi) mit 215 Litern Benzin, Yardley-McLaren (Redman) mit 237 Litern und BRM (Beltoise und Ganley) mit 278 Litern.

Die technischen Probleme schienen also gelöst, trotzdem war es für Emerson Fittipaldi recht schwierig, überhaupt an diesem Kampf teilzunehmen. Als hochbezahlter Werbeträger für die Zigarettenmarke John Players Special (JPS) sollte der brasilianische Nichtraucher in diesem Rothmans-Zigaretten-Rennen nicht unerwünschte Reklame für das Konkurrenzerzeugnis machen. Die JPS-Public-Relations-Männer verboten also kurzerhand den Start ihres Stars. So schnell gab sich Emerson jedoch nicht geschlagen. Nach einem längeren Telefonat mit dem brasilianischen Außenhandels-Ministerium präsentierte der Südamerikaner seinem Team-Chef Colin Chapman einen neuen Sponsor: die Kaffee-Industrie Brasiliens. Der Lotus wurde daraufhin schleunigst umlackiert (grün/gelb), große aufgemalte Kaffee-Bohnen sollten für den Export-Artikel aus Fittipaldis Heimat werben.

Bevor das Auto jedoch die ersten Trainingsmeter rollte, überlegten es sich die JPS-Manager wieder anders. Seit Monaten nämlich bemühten sich die Zigaretten-Männer, den Fans einzuhämmern, daß der Lotus kein Lotus mehr ist, sondern eben ein John Players Special. Mit einem Fittipaldi-Start im Kaffee-Lotus wäre der JPS-Sache folglich schlecht gedient gewesen. In der Nacht vor dem ersten Training gingen die Lackierer also wieder ans Werk und verkleideten den Lotus erneut als JPS (schwarz/gold).

Danach war alles recht einfach. Emerson ging in der ersten Runde an die

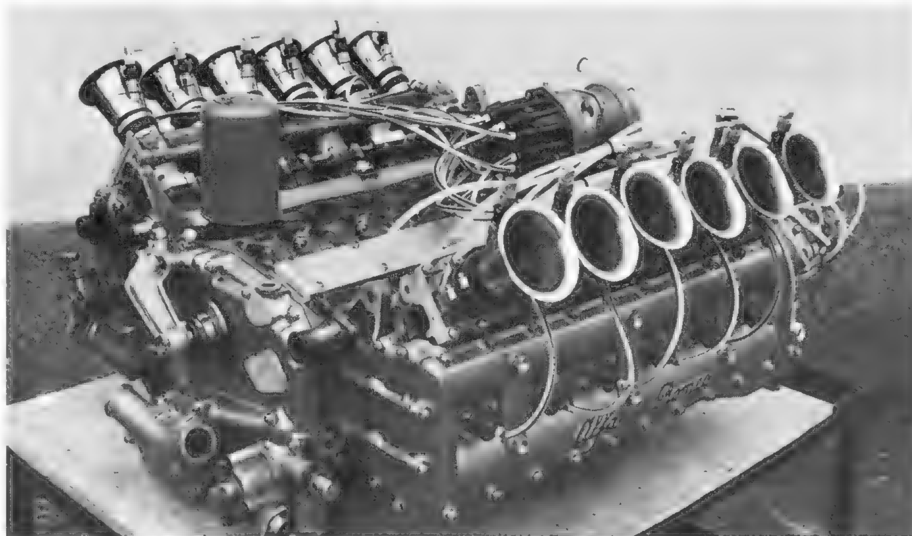
Spitze, von wo er sich auch 500 Kilometer später noch nicht hatte verdrängen lassen. Damit bewies Lotus-Konstrukteur Chapman, daß aus seinem Filigran-Auto inzwischen ein stabiles Rennfahrzeug geworden ist, mit dem auch Rennen über lange Distanzen zu gewinnen sind.

Mit 10 000 Pfund (etwa 78 000 Mark) Preisgeld wurde Emerson für knapp drei Stunden Lenkradarbeit recht großzügig belohnt. Fraglich allerdings ist, ob auch die Rothmans-Zigaretten-Leute auf ihre Kosten kamen – zumal Sieger Emerson auch noch den Schluß-Gag verdarb. Das Blumen-Gebinde mit der großen Rothmans-Schleife nahm der JPS-Nichtraucher erst in Empfang, nachdem das Emblem der Spender-Firma entfernt worden war.

Ergebnis:
1. Emerson Fittipaldi (BR) JPS-Lotus, 118 Runden in 2:50.49,1 Stunden – 2. Brian Redman (GB) Yardley-McLaren, 47,6 Sekunden zurück – 3. Henri Pescarolo (F) March 711, 2 Runden zurück – 4. Gerry Birrell (GB) March 722, 2 Runden zurück – 5. James Hunt (GB) March 712, 3 Runden zurück – 6. John Watson (GB) Chevron B 20, 3 Runden zurück.
Schnellste Runde: Fittipaldi in 1.25,1 Minuten = 180,41 km/h. □



Die neueste Waffe aus Ferraris Rennabteilung: Der Formel-1-Wagen vom Typ B 3


Alfa Romeos neuer Zwölfzylinder-Motor leistete auf Anhieb bereits mehr als 460 PS

Rennställe

Ferrari und Alfa wieder mit Vollgas

Die beiden renommierten italienischen Marken bereiten sich mit Hochdruck auf die neue Saison vor

Der Zauberer von Maranello hat wieder gesprochen. Genau zwei Monate nach der aufsehenerregenden Ankündigung Enzo Ferraris, er werde seine Rennwagen von den Pisten zurückziehen, teilte der Commendatore der staunenden Öffentlichkeit Einzelheiten über sein neues Rennteam mit. Und knapp einen Monat nachdem alle Ferrari-Piloten ihre Kündigung bekommen hatten, benannte der Rennsport-Greis seine neue Mannschaft.

Daß Jacky Ickx und Arturo Merzario 1973 weiterhin Sportwagen aus Maranello lenken würden, war schon seit einigen Tagen klar. Daß aber auch der Brasilianer Carlos Pace und der Engländer Brian Redman im nächsten Jahr die italienische Scuderia verstärken werden, bestätigt die Vermutung von Ferrari-Kennern, wonach der alte Mann in Wirklichkeit nie daran gedacht hat, seine Autos zurückzuziehen.

Seitdem Fiat-Mann Giuseppe Dondo die finanziellen und technischen Geschicke des Ferrari-Werkes leitet, ist der 74 Jahre alte Rennpapst stets darum bemüht, mit seinen Turiner Geldgebern um mehr Geld, mehr Macht und mehr Kompetenzen zu pokern. Vor diesem Hintergrund deuteten folglich Kenner der Branche die Rückzugsdrohung als neuen Schachzug im Kampf Maranello gegen Turin. Im Gegensatz zu früheren Attacken blieb Fiat-Boß Giovanni Agnelli diesmal hart: Ferrari bekommt für die nächste Saison den gleichen Betrag wie in diesem Jahr – 500 Millionen Lire (etwa 2,7 Millionen Mark). Mit dieser Summe will es der Commendatore möglich machen, neben den beiden Sportwagen für die Marken-Weltmeisterschaft auch zwei Formel-1-Autos für Jacky Ickx und Arturo Merzario an den Start zu bringen. Für verschiedene Sportwagen-Einsätze soll auch noch US-Star Mario Andretti verpflichtet werden.

Wenn nicht alles täuscht, wird es Ferrari im kommenden Jahr im Kampf um die Markenweltmeisterschaft wesentlich schwerer haben als 1972. Rund 150 Kilometer nordwestlich des Ferrari-Stammquartiers Maranello ist zur Zeit Alfa Romeo dabei, für die Saison 73 aufzurüsten. Während Enzo Ferrari seine Pläne veröffentlichte, war der Kölner Rolf Stommelen auf dem Alfa-Versuchsgelände in Balocco erstmals mit dem Zwölfzylinder-Alfa unterwegs.

Prunkstück des neuen Sportwagens aus Settimo Milanese ist der völlig neu konstruierte Boxermotor. Bei einem Hubraum von 2995 ccm leistet das in Gemeinschaftsarbeit von Alfa Romeo und Autodelta gebaute Triebwerk bereits jetzt 465 PS. Das Verdichtungsverhältnis beträgt 11:1, die Maximaldrehzahl 11 000 Umdrehungen pro Minute. Da der Motor bei Langstreckenrennen eingesetzt werden soll, legten die Mailänder Ingenieure großen Wert auf eine ausreichende Elastizität – das heißt, daß den Piloten die volle Leistung des Motors über einen recht breiten Drehzahlbereich zur Verfügung steht. Die ersten Versuchsfahrten beweisen bereits, daß die Alfa-Techniker dieses Ziel erreicht haben.

Eingebaut wird der neue Zwölfzylinder in den schon in dieser Saison verwendeten Alfa Romeo 33 TT 3. Durch die flache Bauform des Boxermotors waren allerdings eine Reihe von Modifikationen nötig. Auch das Heck der Karosserie wurde völlig neu gestaltet.

Noch unklar ist, wer den Zwölfzylinder-Alfa im nächsten Jahr fahren wird.

Fest verpflichtet ist schon jetzt Rolf Stommelen, in dessen Vertrag unter anderem fixiert ist, daß der Kölner neben seinen Alfa-Aufgaben nur noch Starts in der Formel 1 oder der Formel 2 absolvieren darf. □

Zwischenfälle

Beltoise: „Alle hielten mich für tot"

Bekannte Rennfahrer berichten in dieser Serie über die gefährlichsten Augenblicke ihrer Karriere

Jeder Top-Rennfahrer hat ihn schon mindestens einmal erlebt: Den berühmten zweiten Geburtstag. Für tot gehalten wurde aber erst einer: Jean-Pierre Beltoise (35). Kaum ein anderer Grand-Prix-Fahrer mußte so oft durchs Fegefeuer des Rennsports wie der Metzgersohn aus Paris. Der schwerste Unfall seiner Karriere als Automobilrennfahrer zeichnete Beltoise für das ganze Leben. Datum: 15. Juli 1964. Ort: Die ultraschnelle Piste von Reims. Anlaß: Das klassische 12-Stunden-Rennen für Sportwagen.

Beltoise, der gerade vom Motorradsport (elfmal französischer Landesmeister) zum Wagenrennsport übergewechselt war, ist für einen der René Bonnet-Sportwagen als Fahrer Nummer 1 nominiert.

Start ist um Mitternacht. Beltoise hat die Startnummer 55. Er kann mit den motorisch überlegenen Alpine mithalten und macht sogar Terrain auf den führenden Alpine-Spitzenmann Mauro Bianchi gut. „Dichtgestaffelt, in einem Dreierpulk, fliegen wir um die Bahn", rekapituliert Beltoise. „Vorne liegt ein GT-Ferrari, dicht dahinter Bianchi und ich. Bianchi sieht trotz stockdunkler Nacht – so erzählt er mir später – für zwei, drei Sekunden etwas auf der Fahrbahn glitzern: Benzin, das aus dem leckgewordenen Tank des Ferrari ausläuft. Bianchi bremst und schlängelt sich mehr rutschend als fahrend durch den Benzinsee. Durch den querstehenden Alpine ist mir jede Sicht genommen, viel zu spät sehe ich den Treibstoff auf der Fahrbahn. Mein René Bonnet fängt sofort an zu kreiseln. Ich reiße am Lenkrad, versuche gegenzusteuern, aber ohne Erfolg. Der Bonnet fliegt von der Bahn, schlägt irgendwo an. Eine Serie weiterer Aufpraller folgt, dann eine fürchterliche Explosion. Durch die Druckwelle der Explosion fliege ich meterhoch in die Luft und lande hart auf der Piste. Etwa 50 Meter weiter brennt mein Auto lichterloh."



Seit dem schlimmen Unfall in Reims ist Jean-Pierre Beltoises linker Arm steif

Das alles erlebte Beltoise (der damals wie fast alle Rennfahrer nicht angeschnallt war) nicht bei Bewußtsein mit. Er erfuhr den Ablauf später von seiner Frau Eliane. Sie erzählte ihm auch, wie die Feuerwehrmänner mit großer Verspätung an der Unfallstelle eintreffen, wie die Rettungsmannschaft angesichts des Trümmerhaufens aus verglühtem Metall und Asche als sicher annimmt, daß der Pilot verbrannt ist. Und wie ihn schließlich – durch reinen Zufall – ein Streckenposten in der Finsternis entdeckt, zunächst für tot hält und ihn deshalb liegen läßt.

Die Ärzte gaben Beltoise nicht den Funken einer Chance. Drei Tage und drei Nächte lag er im Koma, mit gebrochenem linken Knie, zerschmettertem linken Ellenbogen und fünfzehn weiteren Brüchen am ganzen Körper. Diese Verletzungen zu überwinden verlangte Beltoise fast übermenschliche Energie ab. Lange Zeit schien die Amputation des linken Armes unvermeidbar, dann erklärten die Ärzte, der Arm werde für immer steif bleiben, aber man könne ihn eventuell auf eine bestimmte Haltung einrichten. „Dann richten Sie mir den Arm so ein, daß ich ein Lenkrad halten kann", sagte Beltoise.

Beltoise, der schmächtige, narbenübersäte, unglaublich zähe Bursche fuhr wieder Rennen. Ein Jahr später schon kletterte er in das Cockpit eines Matra-Formel-3-Rennwagens, wurde sofort französischer Meister, gewann 1966 den Formel-3-Grand-Prix von Monaco und 1968 für Matra den Formel-2-Europa-Cup. Erst seit Beginn der Saison 1972 fährt der Franzose mit dem „großen, starken Herzen" (so BRM-Rennleiter Tim Parnell) einen nichtfranzösischen Formel-Rennwagen: Bei BRM ist Beltoise die Nummer 1 im Grand-Prix-Team.

Jean-Pierre Beltoise hatte nicht nur die Folgen des fürchterlichen Reims-Unfalles zu überwinden. Auch Schicksalsschläge trafen ihn – wie beispielsweise 1966 der Tod seiner Frau Eliane, die einem Verkehrsunfall zum Opfer fiel. Die Geschichte seiner Unglücksnacht vom Reims, seiner wundersamen Rettung, seiner Rückschläge und seines unglaublich harten Kampfes auf dem Weg zurück ins Cockpit hat Beltoise in einem 1968 erschienenen, nach seinem Monaco-Triumph 1972 zum Bestseller gewordenen Buch selbst geschrieben. Titel der Beltoise-Biographie: „Défence de mourir – Sterben verboten." □

RENNSTÄLLE

Lotus noch schlagkräftiger

Ronnie Peterson, Vizeweltmeister 1971, scheidet zum Jahresende bei March aus. Als gleichberechtigter Teamkollege von Emerson Fittipaldi fährt der Schwede 1972 für Colin Chapman einen JPS-Lotus. Auch für die großen Formel-2-Rennen hat sich Peterson an Lotus gebunden. Clay Regazzoni, einer der bisherigen Ferrari-Piloten, fährt im kommenden Jahr in Louis Stanleys Marlboro-BRM-Team.

RENNFAHRER

Tod im Flugzeug

Dieter Spoerry (35), Schweizer Sportwagenmeister und Zweiter des 24-Stunden-Rennens von Le Mans 1968, erlitt beim Absturz seines Sportflugzeuges tödliche Verletzungen. Spoerry hatte seine aktive Rennfahrerkarriere 1970 beendet.

SPORTWAGEN-EM

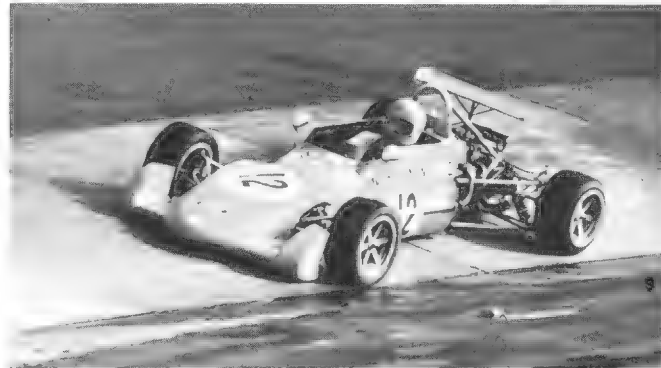
Die Favoriten fielen aus

Jean-Louis Lafosse, bislang kaum in Erscheinung getretener Sportwagen-Fahrer aus Frankreich, gewann mit einem privaten Lola-Ford T 290 das 500-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring (7. Lauf zur Europa-Markenmeisterschaft bis 2000 ccm). Von den Ausfällen zahlreicher Favoriten (Elford/Lola, Burton/Chevron, Merzario/Abarth, Bell/Abarth, Ganley/Chevron) profitierten neben Lafosse auch die nächstplazierten Twaites (Chevron) und de Bagration (Lola). Punktstand/Marken: Lola 105, Chevron 99, Abarth 80; Fahrer: Merzario/Abarth 60, Lafosse/Lola 49, Edwards/Lola 46. Es folgen noch vier Wertungsläufe.

FORMEL 3

Neuer March im Vormarsch

Jochen Mass, March- und Ford-Werksfahrer aus Köln, erzielte in den letzten Wochen eine Serie guter Formel-3-Resultate. Einem ersten Platz beim englischen Meisterschaftslauf in Thruxton (vor den Briten Brise und Jones) folgte am Nürburgring ein klarer Sieg über den Franzosen Depailler und den Engländer Hull. Ein weiteres Meisterschaftsrennen in Thruxton beendete der Kölner hinter Riki von Opel als Zweiter, während Formel-3-König Roger Williamson (10 Siege) hier nur den vierten Rang erreichte. Mass, der seit Anfang August den neuen STP-March 723 pilotiert, erzielte bei allen drei Rennen die schnellste Runde.



Erfolgsserie in der Formel 3: Jochen Mass im March 723

INTERSERIE

Heimsieg des Champions

Leo Kinnunen, Titelverteidiger in der Interserie, wußte auf der Rundstrecke von Keimola seinen Heimvorteil bestens zu nutzen und gewann den siebten Wertungslauf zur Interserie 72 mit fast peinlich großem Vorsprung. Kinnunens Turbo-Porsche 917/10 lag im Ziel um drei volle Runden vor dem zweiten Turbo-Porsche von Willi Kauhsen und dem Saugmotor-Porsche von Chris Craft. Stand im Preisgeld-Klassement: Kinnunen/Porsche 96 500 sfr, Kauhsen/Porsche 93 000 sfr, Kelleners/McLaren 74 500 sfr. Finalläufe: Nürburgring (24. September), Hockenheim (1. Oktober).

MEISTERSCHAFT

Alles klar für Ford und Stuck

Hans Stuck, Ford-Werksfahrer, baute am Nürburgring seine Führung in der Deutschen Rennsportmeisterschaft weiter aus. Der 21jährige Grainauer beherrschte mit dem Capri RS seine Konkurrenten wiederum recht deutlich und erzielte mit 8.38,6 Minuten einen neuen Tourenwagen-Rekord. Die nächsten Plätze belegten die Capri-RS-Privatfahrer Christmann, Fritzinger und Waltraud Odenthal. In der Wertung bis 2000 ccm siegte der Mannheimer Gerhard Schüler auf einem Wooding-Escort RS vor Dieter Basche (BMW 2002). Punktstand: Stuck/Capri RS 161, Fritzinger/Capri RS 124, Basche/BMW 2002 97.

FORMEL 2

Hailwood fast schon Meister

Mike Hailwood, Ex-Motorrad-Champion und jetziger Surtees-Werkspilot, kam beim Formel-2-Rennen auf dem Salzburgring dem Gewinn seines ersten Europa-Titels auf vier Rädern ein gutes Stück näher. Hailwood und sein immer stärker in den Vordergrund tretender Teamkollege Carlos Pace erzielten beim 12. Formel-2-EM-Rennen sogar einen Surtees-Doppelsieg. Punktstand vor den letzten drei Rennen: Hailwood/Surtees 46, Jaussaud/Brabham 28.

Hoch die Dosen!
Ein Druck aufs rote AUTO-DUCOLUX-Knöpfchen und schon erklingt es, das herrliche, das köstliche ...pff... eine dufte Wolke, eine Farbwolke, die sich verliebt um jedes Auto schmiegt.
Vorbei sind die grauen Zeiten.
Die tristen Uni-Farben.

Jetzt kommen die Wummer, die Brummer, im farbig fröhlichen Color-Koller.
Her mit dem Sprühdöschen! Her mit den 200 oder 400 Kubikzentimeterchen in der grünen Dose mit dem lustigen roten Köpfchen und dem wundertätigen roten Knöpfchen.
Her mit den Rallye-Racing-Pop-Farben von AUTO-DUCOLUX.
Vom Rallye-Silber "Superstar" bis zum Leuchtorange "Hellfire".
Ein Feuerwerk höllisch schöner Töne, die helfen, früher gesehen zu werden und damit länger am Leben zu bleiben.
AUTO-DUCOLUX von WIEDERHOLD.



Lackfabriken Hermann Wiederhold · Hilden/Rhld. und Nürnberg

Foto: Winfried Rabanus



„Die Gewinnspannen der Industrie sind heute zu knapp", sagt Achim Diekmann vom Verband der Automobilindustrie

Auto 1980

Die Kosten-Explosion

Mit Vollgas steuert der Autofahrer in eine teure Zukunft. „Wenn wir die Sicherheits- und Abgasnormen zu hoch schrauben, wird ein Großteil der Bevölkerung künftig von der Motorisierung ausgeschlossen", warnt Achim Diekmann, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie. Gibt es Mittel und Wege, den Preisauftrieb zu stoppen?

Das nächste Jahrzehnt bringt dem deutschen Autofahrer die Zeit der runden Zahl:

● Selbst der kleinste Miniwagen wird nicht mehr unter 10 000 Mark zu kaufen sein.

● Einen Liter Benzin werden die Tankstellen nur noch für eine Mark und darüber abgeben.

● Für den Kilometer laufende Kosten dürfen – auch bei sparsamster Auto-Lebensweise – nicht weniger als 50 Pfennig angesetzt werden.

Die Inflation marschiert, und den Autofahrer hat sie bereits voll getrof-

fen. Während die Preise für Benzin und Zubehör im vergangenen Jahr in just derselben Rate anstiegen wie die Preise von Rindfleisch bis zum Rattengift, haben sie im laufenden Jahr die Steigerungen der allgemeinen Lebenshaltung weit hinter sich gelassen.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 1972 stieg der Lebenshaltungskosten-Index nur um bescheidene 2,9 Punkte. Die Preise für Automobile dagegen zogen um 7,3 und die Abgaben an den Staat für Benzin ebenfalls um 7,3 Punkte an.

In den Autopreisen manifestiert sich überdies ein gewisser Nachholbedarf. Seit der Einführung der neuen Preisindizes durch die Rechner im Statistischen Bundesamt Wiesbaden im Jahre 1962 stiegen die Lebenshaltungskosten allgemein um über 38 Prozent. Die Preise für Kraftfahrzeuge dagegen kletterten nur um mäßige 20 Prozent. Die Preise für Benzin gar nur um 11 Prozent.

Im Jahre 1970 waren die Benzinpreise sogar rückläufig. Damals kostete ein Liter Treibstoff rund ein Prozent oder etwas mehr als einen halben Pfennig weniger als 1962.

Wolfgang Öhme (49), neu ernannter Chef der Esso AG, erging sich auf der Bilanz-Konferenz seines Unternehmens jüngst in düsteren Mutmaßungen: „Ich glaube, die Zeit der billigen Kraftstoffe ist ein für allemal vorbei."

Auch aus dem Lager der Hersteller der im Preisaufwind liegenden Automobile kommt kein Trost. VW-Chef Rudolf Leiding (58) blickt in eine trübe Zukunft: „Es ist fast unmöglich, die laufenden Kostensteigerungen durch Produktivitätssteigerungen wettzumachen. Der Trend zum ständig teureren Auto ist wohl nicht mehr umzukehren."

Schon in sehr naher Zukunft müssen die Unternehmer das Preispedal voll durchtreten. Zum Jahresende stehen wieder Lohnverhandlungen mit den harten Männern von der IG Metall an. Das letzte Mal drückten die Autowerker ihre Forderungen im Dezember 1971 mit Streiks bei Mercedes-Benz, Porsche und Bosch durch: Prompt stiegen die Autopreise um durchschnittlich vier Prozent.

Der neue IG Metall-Chef Eugen Loderer (42), Nachfolger von Otto („der Eiserne") Brenner, will sich in seinem Tarif-Kampf das Prädikat des „Stahlharten" (so seine Mitarbeiter schon heute) verdienen. Loderer: „Ist wohl klar, daß wir diesmal nicht lange fakkeln werden. 1972 haben die Unternehmer zu gut verdient. Jetzt wollen auch die Arbeitnehmer an den Napf."

Kronzeuge für eine gute Autokonjunktur ist den Metallern vor allem die Entwicklung bei BMW und Daimler-Benz. Die beiden deutschen Nobel-Marken werden nach Branchengerüchten in diesem Jahr tatsächlich erheblich gestiegene Gewinnzahlen präsentieren.

So teuer wird Autofahren in zehn Jahren sein

Fahrzeugtyp	Gesamtkosten pro km bei jährlich 20 000 km gestern (1971)	heute (1972)	morgen (1982)
Fiat 850	25,4	27,6	53,7
Renault 4	24,8	27,4	54,4
Simca 1000	27,2	28,7	49,1
VW 1302 S	31,5	33,1	54,7
Opel Kadett 50 PS	29,8	31,7	58,8
Fiat 128	31,3	33,2	59,5
Ford Escort	29,6	31,6	60,9
Renault 12	32,9	34,4	54,1
Opel Manta 16	35,4	37,4	64,4
Peugeot 304	34,9	36,3	53,8
BMW 2002	41,7	44,1	77,6
VW K 70	38,1	39,8	59,0
Audi 100	38,5	40,2	61,8
Opel Commodore	45,1	47,9	87,62
Mercedes 250	54,0	56,4	86,8

Das kostet Ihr Wagen 1980

Typ	Jahr	Kaufpreis in DM (inkl. Überf.)	Nebenkosten* in DM (pro Jahr)
VW 1300	1969	5827,-	2971,-
	1972	6890,-	3460,-
	1980	10429,-	5315,-
Opel Kadett 1,2	1969	6158,-	3053,-
	1972	7200,-	3574,-
	1980	11133,-	5569,-
Audi 100	1969	9245,-	4060,-
	1972	11285,-	4850,-
	1980	19977,-	8028,-
BMW 2002	1969	10123,-	4390,-
	1972	12380,-	5231,-
	1980	23672,-	8593,-

* Nebenkosten: Steuer, Versicherung, Abschreibung, Garage, Pflege

Natürlich will auch Bonn den Autofahrer wieder zur Kasse bitten. Die steuerlich bedingte Benzinpreis-Erhöhung vom März haben die zwölf Millionen deutschen Fahrzeug-Lenker längst verschmerzt. Die Steuereinnahmen stiegen trotz der zusätzlichen Belastung von vier Pfennig für den Verbraucher durch Mehrverbrauch um 7,2 Prozent an. Alles nach dem Motto: Was teurer wird, ist besser geworden. Und was besser geworden ist, muß unbedingt gekauft werden.

Daß der deutsche Autofahrer mit einer jährlichen Steuerbelastung von 1250 Mark, wie der ADAC jetzt feststellte, die liebste Kuh des Fiskus ist, ficht offenbar keinen Autofahrer mehr an. Ein Beamter im Bonner Wirtschafts- und Finanzministerium: „Die Autofahrer nehmen die relevante Preisentwicklung hin wie ein Lamm den Opfertod."

Diese Ergebenheit kommt Bonn nicht ungelegen. Superminister Schmidt hat für seinen Haushalt im nächsten Jahr noch ein Loch in Höhe von zwei Milliarden Mark zu stopfen. Um diese zwei Milliarden Mark ab Juli, wie geplant, in die Bundeskassen fließen zu lassen, müssen freilich die Steuereinnahmen auf Jahresbasis umgerechnet um ganze vier Milliarden Mark angezogen werden.

Vier Milliarden Mark sind genau ein Prozent der zur Erhöhung anstehenden Mehrwertsteuer. Doch, ach: Von der Mehrwertsteuer erhalten die Länder laut Staatsvertrag mit dem Bund 35 Prozent abgezweigt. Die letztlich fehlenden Millionen sollen nach neuesten Plänen in Schmidts Finanz-Schmiede nach bewährtem Muster an den bundesdeutschen Tanksäulen abgezapft werden. Wichtigstes Argument der Defizit-Planer: In Europa ist das Benzin sowieso überall teurer als bei uns.

So richtig diese Bemerkung ist, so klar zeigen sich freilich auch die Gefahren auf, die von seiten der Industrie auf den Benzinabnehmer zukommen: Seit Jahren kämpft nämlich das Mineralölgewerbe mit roten Zahlen. Da in der Bundesrepublik ein gänzlich liberalisierter Erdölmarkt besteht, ist der Konkurrenzkampf gnadenlos. Resultat: Die Benzinverkäufer kommen nur noch knapp auf ihre Kosten. Aussicht: In absehbarer Zeit sollen in einer konzertierten Aktion die Preise geliftet werden.

Auch die Versicherungen schlagen wieder zu

Weitere Unbill erwartet den Autofahrer an der Versicherungsfront: Im laufenden Jahr sind die Prämien nicht erhöht worden. Dieses überraschende Zugeständnis mußte sich die Assekuranz selbst abringen, nachdem das aufsichtsführende Bonner Wirtschaftsministerium wegen der dauernden Prämienanhebungen (1971 allein deren zwei) vorstellig geworden war. Jetzt wollen die Versicherer erneut zuschlagen. Ein Sprecher der Allianz in München: „Wir sagen dazu überhaupt nichts. Wir sagen nur, daß es in diesem Jahr keine Prämienanhebung geben wird." Also dann im nächsten Jahr.

Die starken Preissteigerungen auf dem Auto-Sektor reizen natürlich den Rechenstift, einmal die Kurven auszufahren, die im letzten Jahr angesteuert wurden. Und siehe da: Bis zum Jahr 1980 wird ein VW 1300 inklusive Überführung und Zulassung nicht mehr unter 10 000 Mark zu haben sein. Der beliebte Audi 100 reicht sogar an die 20 000-Mark-Grenze heran.

Die laufenden Kilometerkosten so bescheidener Nuckelpinnen wie des Fiat 850 werden in zehn Jahren mit 53,7 Pfennig über den heutigen Betriebskosten der Edelkarossen vom Schlage Opel Admiral (56,7) oder Mercedes 250 (56,54) liegen.

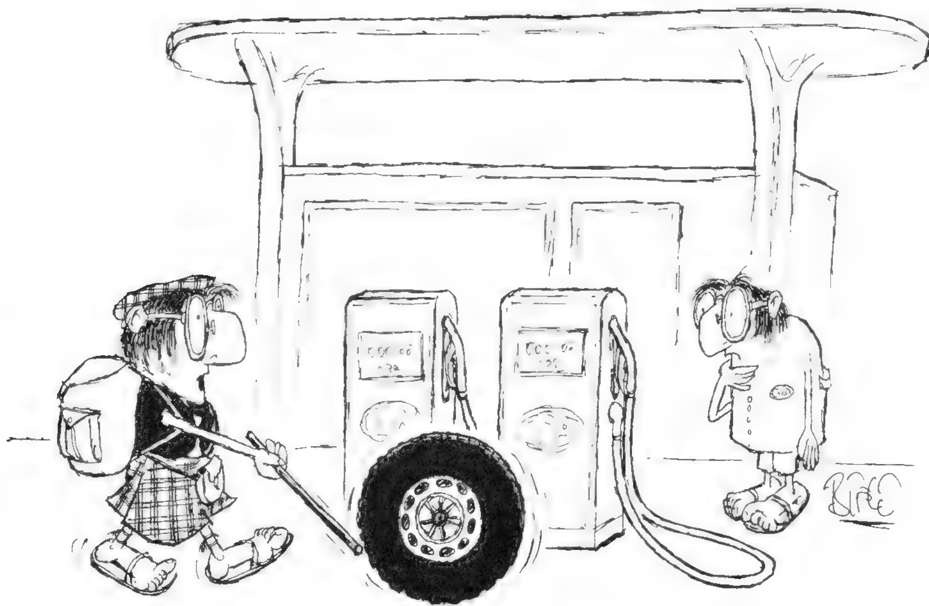
Für die Fahrzeuge der gehobeneren Klasse kommen Kilometerkosten zwischen 60 und 70 Pfennig in Frage.

Wie man dann noch mit den steueramtlich zugestandenen 35 Pfennig für den Doppelkilometer klarkommen will, steht dahin. Ein Sprecher des Bonner Wirtschafts- und Finanzministeriums teilte auf Anfrage lediglich mit: „Wir

rechnen auf keinen Fall mit diesen Kilometerkosten. Wenn es aber dennoch dazu kommt, dann muß eben auch die Kilometerpauschale angehoben werden."

Ein schwacher Trost. Dennoch brauchen die Autofahrer nicht an der nahen Zukunft zu verzweifeln. Denn bei all diesen Preiskalkulationen darf man nicht vergessen, daß das durchschnittliche Bruttoeinkommen in zehn Jahren auf über 3500 Mark monatlich ansteigen wird.

Wenn also heute ein Industrie-Arbeiter mit einem Monatseinkommen von 1350 Mark rund fünf Monate braucht, um sich einen VW 1300 zu verdienen (Steuern und Abzüge nicht gerechnet), so muß er sich in zehn Jahren, wenn der 1300 mit 10 500 Mark veranschlagt wird, nur noch drei Monate lang anstrengen, um dieses Gefährt zu erstehen. **Dr. Michael Krüger**



Luft prüfen und Brille putzen, bitte!

Autofahren 1980: Ein Privileg für Reiche?

Auto Zeitung diskutierte die Fahrzeug-Teuerung mit Achim Diekmann, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie

Diplom-Volkswirt Achim Diekmann (42), seit 1958 beim Verband der Automobilindustrie (VDA), sieht im Automobil in erster Linie ein Mittel zur praktischen Zweckerfüllung „mit einem großen Spielraum für die individuelle Entscheidungsfreiheit". Deshalb glaubt der Vertreter der Autoindustrie, daß das Auto dieses Jahrtausend überdauern wird.

Frage: Die Verteuerungen fürs Auto haben alle anderen Preissteigerungsraten weit hinter sich gelassen. Halten Sie das für normal?

Diekmann: Lebenshaltungskosten und Autopreise haben sich seit etwa drei Jahren annähernd parallel entwickelt. In dieser Entwicklung spiegeln sich natürlich der inflationäre Trend und die überproportionalen Lohnkosten wieder.

Frage: Selbst VW-Chef Leiding sagt, der Trend zum immer teureren Auto sei nicht zu umgehen. Was meinen Sie?

Diekmann: Die Berücksichtigung der gesetzlichen Vorschriften auf den Gebieten der Sicherheit und der Abgasreinigung wird zu einer Verteuerung des Autos führen.

Frage: Waren die Gewinnspannen früherer Jahre zu hoch?

Diekmann: Keineswegs. Wenn die deutsche Automobilindustrie sich im Wettbewerb behaupten will, muß sie langfristig planen und entwickeln. In den zurückliegenden Jahren konnten die dafür erforderlichen Mittel aus den Gewinnen finanziert werden. Das ist jetzt nur noch begrenzt möglich. Die Gewinnspannen früherer Jahre waren absolut gerechtfertigt und notwendig. Sie sind heute eindeutig zu knapp.

Frage: Benzin, Steuer, Versicherung, Automobile: alles wird teurer. Wie hoch werden diese Teuerungsraten sein?

Diekmann: Hier spielen die gesetzlichen Anforderungen an das Automobil die entscheidende Rolle. Wenn man zu vernünftigen Kompromißlösungen kommt, wäre es denkbar, daß man mit jährlichen Preissteigerungen von drei bis vier Prozent für die nächsten Jahre auskommt. Nicht einkalkuliert sind die über die Produktivitätssteigerung hinausgehenden Lohnkosten.

Frage: Halten Sie die derzeitigen Sicherheits- und Abgasforderungen für überspannt?

Diekmann: Nein, sie müssen nach Ansicht der Automobilindustrie im Laufe der nächsten Jahre sogar noch verschärft werden. Allerdings muß man den Ingenieuren Zeit lassen, sich Lösungen zu überlegen, die vernünftig und damit nicht zu teuer sind. Wenn heute überstürzte Vorschriften eingeführt werden, muß man damit rechnen, daß sie nur mit einem hohen Aufwand erreicht werden können.

Frage: Halten Sie die steuerliche Kilometerpauschale noch für zeitgemäß?

Diekmann: Sie ist in der Tat anhebungsbedürftig, das weiß auch der Gesetzgeber. Ich halte es für notwendig, daß man im Interesse der vielen Pendler diesen Satz überprüft und nach oben hin korrigiert.

Frage: Wie kann sich der Autofahrer gegen überhöhte finanzielle Forderungen wehren?

Diekmann: Der Autofahrer sollte kritischer an die ihm zugemuteten steuerlichen Lasten herangehen. Betrachtet man den Ausbau des Straßennetzes, so wird man feststellen, daß eben nur ein Teil der hierfür dem Autofahrer abverlangten Mittel dorthin fließt. Wenn er sich das in genügendem Maße klarmacht, kann er sich bei seinen politischen Entscheidungen an diesen Überlegungen orientieren.

Frage: Sollte der Gerechtigkeit wegen die Kfz-Steuer auf den Benzinpreis umgelegt werden?

Diekmann: Ich halte eine Reform der Kraftfahrzeugsteuer im Sinne einer Vereinheitlichung der Sätze für notwendig. Zunächst sollte die Kfz-Steuer eine Art Grundgebühr und verhältnismäßig niedrig sein. Mögliche Steuerausfälle sollten über die Mineralölsteuer ausgeglichen werden nach dem Prinzip, wer viel fährt, der soll auch viel bezahlen.

Frage: Auf welchem Gebiet muß sich der Autofahrer zur Zeit mit einer Preissteigerung abfinden?

Diekmann: Im Augenblick gibt es keine Veranlassung, dem Autofahrer weitere Belastungen zuzumuten. □

Kleinstwagen

Gofi-Mobil: Ein neuer Straßenfloh

Ein Weseler Fiat-Händler verhilft Besitzern des alten Führerscheins IV zu neuen Autofahrer-Freuden

Viele Besitzer des alten Führerscheins Klasse IV und alle anderen Autofahrer, die tatsächlich mit dem Pfennig rechnen, kamen in den letzten Jahren kaum auf ihre Kosten: Es fehlte am Nach-

schub hubraumschwacher Fahrmaschinen. Denn die Industrie hat kein Interesse daran, Nachkriegs-Kleinstwagen wie BMW-Isetta, Fulda-Mobil und Messerschmitt-Kabinenroller zu ersetzen.

Diese vernachlässigten Kleinstwagen-Anhänger will jetzt ein Weseler Fiat-Händler erfreuen. All denjenigen, denen das Kraftfahrzeug als motorisiertes Statussymbol schnurz ist und denen der alte Führerschein IV (bis 250 ccm) der Himmel auf Erden bedeutet, bescherte der ehemalige Goggohändler noch einmal Autofahrer-Freuden.

Aus alten Scheunen, Garagen und Schrottplätzen kauft der Weseler alte 250er Goggo-Motoren zusammen und bringt sie wieder auf Vordermann. In 45 Arbeitsstunden wird das Mini-Triebwerk dem kleinsten Fiat-Getriebe angepaßt, mit einer neuen Aufhängung versehen und in das Heck des 500er Fiats verpflanzt. Dem Kenner verraten nur der große Auspufftopf und die blaue Zweitaktfahne des Goggo-Fiats („Gofi"), daß nicht mehr das Turiner Viertakt-Herz klopft. Daß das Geschäft mit dem Mini-Zwitter ein Kassenfüller werden könnte, ahnte der Weseler Bastler erst, als immer häufiger frühere Goggo-Fahrer um Hilfe bei der Beschaffung eines neuen 250er Fahrgerätes baten. Auch der stolze Preis von immerhin 6290 Mark konnte sie nicht schrecken.

Ob jedoch die zusammengeflickten Mini-Wagen den immer zäher werdenden Verkehrsbrei verflüssigen, mag mit Fug und Recht bezweifelt werden. Doch das hat die Fahrer der lahmen Kisten ja auch bisher kaum interessiert. □

Hagelschaden

Das Geschäft mit den Beulen

In Stuttgart mußten sich Autos einer unfreiwilligen Qualitäts-Kontrolle unterwerfen. Autofahrer erfuhren endlich, welcher Lack bei Hagel am längsten hält

Ein Gewitter bescherte Stuttgarts Autofahrern kleine Preise. Nachdem der Tag des Hagels im August den Bestand an Neu- und Gebrauchtwagen fürchterlich demoliert hatte, offerierten schwäbische Autohändler ihr angeschlagenes Gut zu Sonderpreisen.

„Wer einen solchen Wagen mit 700 bis 900 Mark Nachlaß kauft, fährt im ersten Jahr praktisch umsonst", warb der größte Fordhändler des Kontinents, die Stuttgarter Schwabengarage. Tatsächlich lösten solche Angebote auch bei anderen hagelgeschädigten Autohändlern rege Nachfrage aus.

Letztlich verdienten auch noch andere am Hagelschlag. Lackierereien lockten mit Sonderpreisen die Geschädigten in ihre Spritzkabinen. Und für die Heimwerker hielten zahlreiche Farbgeschäfte Do-it-yourself-Packungen mit Spachtelmasse, Spraydose und Reparaturanleitung bereit. Zubehör-Geschäfte spezialisierten sich darauf, ihr Warenangebot ebenfalls unter dem Stichwort Hagel anzubieten.

Als sich die Käufer solcher Hagelautos um die Rostanfälligkeit der angedellten Wagen sorgten, versuchten die Anbieter, diese Bedenken zu zerstreuen. Erstens lägen die Schäden meist nur auf dem Dach und seien nur bei sauberen Autos sichtbar. Zweitens müsse man im Stuttgarter Kessel immer mit derart harten Naturgeschossen rechnen – dann ließe sich eine nachträgliche Reparatur immer noch zu Lasten der Versicherungen durchführen.

In der Hitze der Verkaufsgespräche hatten die redseligen Geschäftsleute allerdings eines übersehen: Während sie die Hagelautos freimütig anpriesen, untersuchten skeptische Autofahrer im Vorübergehen das Fahrzeugangebot. Und sie kamen nach dem Lokaltermin zu dem düsteren Schluß, daß Ford- und Renault-Bleche gegen Hagelschlag am wenigsten gewappnet sind.

Bei diesem unfreiwilligen Hageltest wurde auch offenbar, daß schräge Heckklappen und Motorhauben alles, was vom Himmel fällt, besser verkraften. □

Auto-Bemalung

Sicherheit aus der Sprühdose

Farbe ist das einfachste Mittel, ein Auto sicherer zu machen. Auto Zeitung hat die wirksamsten Farbeffekte ausprobiert

„Blitzartig räumten die vorausfahrenden Fahrzeuge die Überholspur", amüsierte sich die Mannschaft eines orangefarbenen Mercedes-Testwagens. „Selbst im dichtesten Stadtverkehr hielten andere Autofahrer erheblich mehr Sicherheitsabstand", schwärmte der ADAC beim Einsatz zweier knallig bemalter Straßenwacht-Wagen. „Die unheimliche Wirkung gibt mir ein erhöhtes Sicherheitsgefühl", faßte ein Popjünger seine Gründe für die scheckige Bemalung eines altersschwachen Vehikels zusammen. Das sind Erfahrungen, die jeder

Farbvorschläge: Diese Farben passen zusammen

Leuchtlackfarbe*	Fahrzeug-Lackierung
gelb	enzianblau, gemini-metallic, saharagold, ocker, kasanrot, sierrabeige, ziegelrot, texasgelb, leuchtorange, opalgrün, jagdgrün, schwarz, kosmosblau, dunkelblau
hellorange	saharagold, kardinalrot, iberischrot, clementine, pastellweiß, kansasbeige, bronze, goldmetallic, ziegelrot, silbermetallic, sportrot
orange	colorado-metallic, kasanrot, granitgrau, monzablau, türkis-metallic, saharagold, tibetorange, coronagelb, taragonarot, lagoblau, weiß
hellrot	citrusgelb, monzablau, gemini-metallic, arktisweiß, texasgelb, leuchtorange, positanogelb
rot	silber, bronze, leuchtorange, ocker, kosmosblau, enzianblau, gemini-metallic, nevadabeige, lotosweiß, limonengrün, granitgrau, cannesblau
grün	costaricabraun, montanagrau, riverblau, smaragdgrün, türkis-metallic, sumatragrün, silber, limonengrün, sierrabeige, pastellweiß, olivgrün
blau	türkis-metallic, marinablau, lagoblau, kosmosblau, texasgelb, citrusgelb, silber-metallic, metallic-aeroblau, rauchblau, sierrabeige, bronze, eisgrau

*Nach dem Programm der Tagesleuchtlack-Sprühdosen der Firma Wiederhold

Autofahrer sicher selbst gerne machen würde. Doch die Industrie scheint etwas gegen Sicherheitsfarben zu haben. Was so von den Bändern läuft, ist farbiges Null-acht-fünfzehn...

Dabei haben intensive Untersuchungen bewiesen, daß richtige Lackierungen das Unfall-Risiko erheblich senken. Wieviel sicherer Autofahrer in bunten Wagen aufgehoben sind als in einfarbigen Karossen, hat schon vor Jahren „Farbenpapst" Dr. Heinrich Frieling – Leiter des einzigen deutschen Instituts für Farbenpsychologie – exakt nachgewiesen.

Und die farbenfrohe Botschaft Frielings hat bei den Autofahrern – teilweise wenigstens – eingeschlagen. Denn bei der Farbwahl lassen sich heute mehr und mehr Käufer weniger vom Gefühl, sondern eher von der Vernunft leiten. Beweis: Im Straßenbild tauchen häufiger leuchtende Farben auf, die schon von weitem gut zu sehen und deshalb sicherer sind.

So spritzen Sie Ihr Auto für 40 Mark zur Leuchtrakete um

1. Entsprechende Farbauswahl treffen (siehe Kasten „Farbvorschläge") und Teillackierungsflächen festlegen. Benötigte Farbmenge für eine Teillackierung nach unserem Muster: eine Dose weiße Grundfarbe = ca. 11,50 Mark, eine Dose Tagesleuchtlackfarbe = ca. 16,50 Mark, eine Dose Leuchtfarben-Überzugslack = ca. 11,50 Mark. Doseninhalt = 300 Gramm.

2. Fahrzeug gründlich reinigen

3. Nicht zu behandelnde Flächen abdecken und mit Zierlinien-Abdeckband Konturlinien bestimmen

4. Lackflächen mit Benzin entfetten und leicht anschleifen

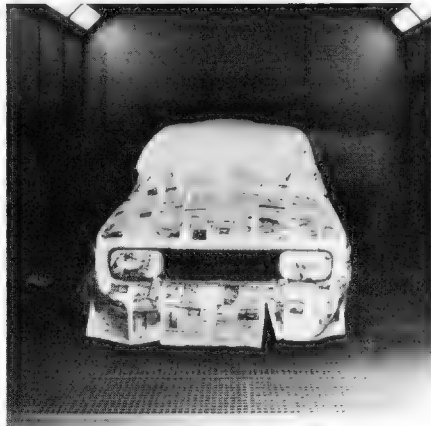
5. Weiße Grundfarbe aufsprühen (äußerst wichtig)

6. Tages-Leuchtlackfarbe auftragen

7. Leuchtfarben-Überzugslack (farblos) aufsprühen

Doch der Mut zur Farbe allein genügt nicht. Denn nicht alles, was farbig ist, muß unbedingt sicher sein. Daimler-Benz zum Beispiel hat nachgewiesen, inwieweit die Wahrnehmung eines farbigen Autos von den herrschenden Lichtverhältnissen und vom Hintergrund abhängig ist. Die Stuttgarter mischten farblich einen für europäische Verhältnisse zutreffenden Durchschnittshintergrund und berücksichtigten die üblichen Lichtverhältnisse. Die Testergebnisse:

- helle Farbtöne schneiden am besten ab. Dunkle Farben werden – unabhängig vom Farbton – leichter verschluckt;
- bunte Farben sollten möglichst rein und keinesfalls graustichig sein;
- Gelb-Orange, im allgemeinen als Sicherheitsfarbe betrachtet, läßt sich schlechter wahrnehmen als beispielsweise reines Weiß und helles Gelb.


Farbauswahl treffen, Flächen bestimmen


Nicht zu behandelnde Flächen abdecken


Lackflächen entfetten und anschleifen


Farben der Reihenfolge nach auftragen

Da es eine ideale Farbe nicht gibt, die vor jedem Hintergrund und bei allen Lichtverhältnissen gleich gut erkennbar ist, plädieren Wissenschaftler wie Dr. Frieling für eine Farbkombination. Aber die bisherigen Ergebnisse überzeugten nicht. Frielings Kreationen (eine strahlend weiße Front mit knallrotem Punkt und ein knallrotes, mit Weiß abgesetztes Heck) wurden vom Publikum als „spleenig" abgekanzelt, bizarre Muster, die Professor Stephan Eusemann, Inhaber des Lehrstuhls „Gestaltungslehre und Textil-Design" an der Akademie für bildende Künste in Nürnberg, für einen BMW entwarf, als „verrückt" zurückgewiesen.

Was also kann der Autofahrer selbst tun, um sein Fahrzeug durch Farbe sicherer machen zu lassen? Ihm bleibt vorerst nur eine Wahl: Er muß den Wagen nach eigenem Geschmack den Erfordernissen anpassen und dabei von jenen Farbtönen ausgehen, die von Automobilfirmen angeboten werden.

Auto Zeitung hat in eigenen Versuchen (zusammen mit den Lackfabriken Wiederhold) experimentiert und ein praxisgerechtes Programm entworfen, das einerseits den Sicherheitsvorstellungen der Wissenschaft entspricht und andererseits den Autofahrer überzeugen wird. Ein Designer entwarf für Auto Zeitung verschiedene Farbkombinationen und übertrug sie auf alltägliche Serienfahrzeuge. Nach diesen Vorschlägen wurden verschiedene Redaktionsfahrzeuge teillackiert und im Verkehr getestet. Aufgrund unserer Untersuchungs-Erfahrungen läßt sich folgern:

- Beim Fahrzeugkauf sollte der Autofahrer jene Farbtöne wählen, die sich in der Praxis (siehe unsere Grafik) als besonders auffällig erwiesen haben.
- Die Kombination mit einer zweiten Farbe erhöht den Sicherheitseffekt.
- Statt normaler Lackfarben sollten bei den teillackierten Flächen Tagesleuchtlackfarben verwendet werden. Sie wirken selbst bei nebeligem oder dämmerigem Wetter intensiver.
- Wird die Kontrastfarbe zusätzlich durch einen weißen Streifen abgegrenzt, hebt sie sich noch plastischer von der übrigen Fläche ab.
- Je intensiver eine Leuchtlackfarbe ist, um so geringer braucht ihr Anteil an der Gesamtlackierung des Fahrzeugs zu sein.

Quintessenz: Wer sein Auto auffälliger gestalten will, sollte nicht mit bizarren Mustern und willkürlich gewählten Schmuckornamenten operieren, sondern nach den genannten Vorschlägen das Fahrzeug neu gestalten. Unter diesen Aspekten sind auch die vielfach belächelten Rallyestreifen und Farbnuancen auf einem Auto sinnvoll.

Wilfried Nagel

Lackierungsvorschlag: Diese Flächen sind am auffälligsten



Frontpartie: Kühlergrill und Frontschürze

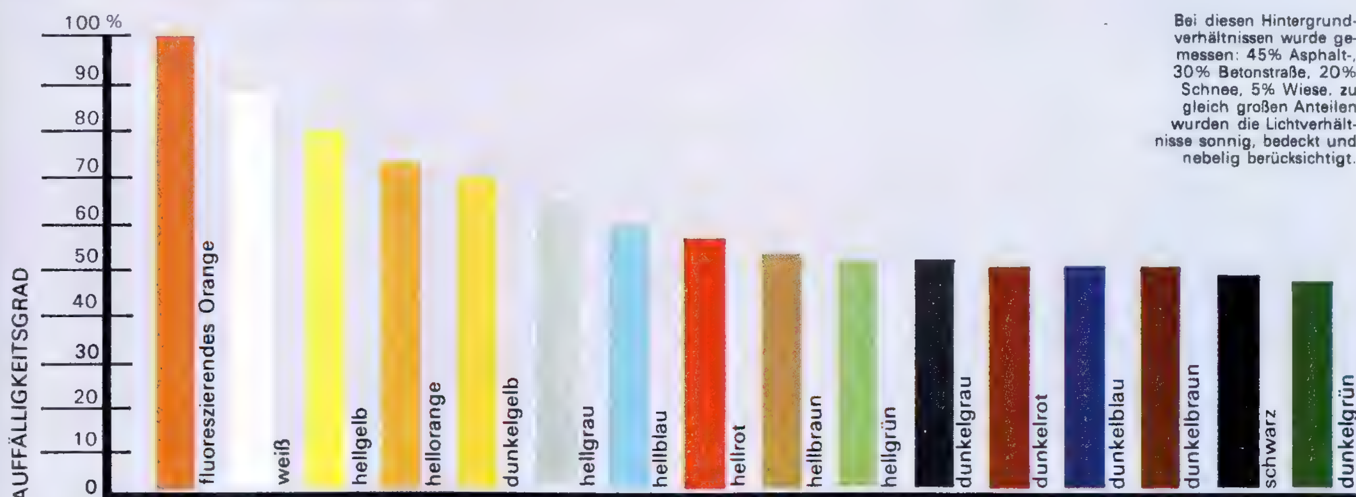


Heckpartie: Kofferraum-Rückwand



Seitenriß: Gürtellinie (dabei die Sicke als untere Begrenzung berücksichtigen) und Schweller

Helle Autos sind am sichersten



Auto Zeitung bringt als erste Zeitschrift einen Testbericht üb



Kraft-Capri mit Komfort



Fotos: Wolfgang Dreinsen

er den neuen Ford Capri 3000 GXL



Im Rahmen der allgemeinen Verbesserung aller Capri-Versionen präsentiert Ford jetzt ein völlig neues Modell: Den Capri 3000 GXL. Angetrieben wird dieser Wagen durch den auch in der Granada-Baureihe verwendeten Sechszylinder-Motor aus Gußeisen. Im Gegensatz zum extrem sportlich konzipierten Capri RS mit 150 PS ist der 140 PS starke 3000 GXL bei etwa gleichem Leistungs-Niveau auf Komfort ausgelegt. Auto Zeitung untersucht, ob diese Alternative tatsächlich geglückt ist

Dreieinhalb Jahre nach dem Debüt Anfang 1969 ging dem einstigen Verkaufsrenner Capri allmählich die Puste aus. Angesichts sinkender Verkaufszahlen und schwindender Popularität mußten daher bei Ford Wege gefunden werden, dem vielfach als Mini-Mustang apostrophierten Wagen wieder auf die Beine zu helfen.

Die verordnete Therapie lautete auf Frischzellen-Kur, und sie fiel recht gründlich aus. Zunächst mußten die rauh laufenden V 4-Motoren der schwächeren Capris den drehfreudigereren Reihenvierzylindern der Taunus-Serie weichen. Äußerlich ist das erkennbar an dem Power-Buckel auf der Motorhaube, den jetzt auch die billigeren Capri tragen, um Platz für die höher liegende Vergaser-Luftfilter-Anlage zu schaffen.

Äußerlich ist der Capri-Jahrgang 1973 aber auch an anderen Details zu unterscheiden: Die Rechteck-Scheinwerfer wurden größer, die vorderen Blinkleuchten wanderten in die Stoßstangen, die Heckleuchten wurden voluminöser, und die Türschweller sind mattschwarz lackiert.

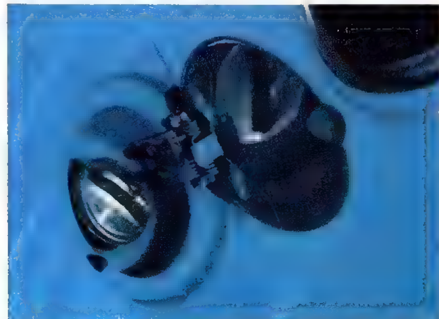
Unter dem Blech gibt es ebenfalls einige markante Änderungen: Federung und Dämpfung wurden besser aufeinander abgestimmt, der Hinterachse spendierten Kaufleute und Techniker einen Stabilisator, und die Felgen wurden um einen halben Zoll auf fünf Zoll verbreitert.

Gründliche Renovierungsarbeit leistete Ford auch im Innenraum des Capri: Neues Lenkrad, erheblich verbessertes Armaturenbrett und angenehmere Sitze.

Mit all diesen Neuerungen – und einigen mehr – tritt auch ein Capri-Modell an, das es bisher auf dem deut-



Sportlook: Neue Stahlfelge des Capri



Tank-Einfüllstutzen am Dachholm



Innenraum nach Ford-Taunus-Manier: Aufgeräumt und sehr gut ablesbare Instrumente



Neigt zum Untersteuern: Der Capri 3000 muß mit Kraft in die Kurven gezwungen werden



Der Ford Capri 3000 GXL in Zahlen

MOTOR

Bohrung×Hub 93,7×72,4
Hubraum 2945 ccm; Verdichtung 8,9 : 1
Nennleistung 140 PS bei 5300 U/min
Spezifische Leistung 46,8 PS/Liter
max. Drehmoment 24,0 mkp bei 3000 U/min
Vergaser 1 Weber Fallstrom-Doppelvergaser
Lichtmaschine Drehstromgenerator 490 W
Batterie 12 V/55 Ah; Motoröl 5,0 Liter
Ölwechsel alle 10 000 km, Inspektion alle 10 000 km
Kühlwasserinhalt 9,3 Liter

Konstruktion:
Wassergekühlter Viertakt-Sechszylinder-V-Motor in 60°-Anordnung, im Bug des Fahrzeugs eingebaut, Motorblock und Zylinderkopf aus Grauguß, vierfach gelagerte Kurbelwelle, hängende Ventile, durch eine im Kurbelgehäuse liegende Nockenwelle über Stößelstangen betätigt, Antrieb durch Zahnräder, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Wasserkühlung mit Pumpe, Thermostat und Ventilator

KRAFTÜBERTRAGUNG

Getriebeübersetzungen:

1. Gang	3,160 : 1
2. Gang	1,940 : 1
3. Gang	1,410 : 1
4. Gang	1,000 : 1
R-Gang	3,346 : 1
Achsantrieb	3,090 : 1

Konstruktion:
Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-Schaltgetriebe mit Mittelschalthebel, Antrieb auf die Hinterräder

FAHRWERK/KAROSSERIEAUFBAU

Gewichte:
Leergewicht nach Werksangabe 1145 kg
Leergewicht effektiv (vollgetankt) 1185 kg
Zulässiges Gesamtgewicht 1475 kg
Zuladung – Werk/effektiv 330/290 kg
Vorderachslast 627 kg; Hinterachslast 498 kg
Achslastverteilung 55,7/44,3%; Testgew. 1125 kg
zul. Anhängelast gebr./ungebr. 1200/500 kg
Dachlast 75 kg; Leistungsgew. bet. 8,5 kg/PS
Außenmaße/Innenmaße:
Länge 4313 mm, Breite 1664 mm, Höhe 1352 mm, Radstand 2559 mm, Spur vorne 1353 mm, hinten 1327 mm, Wendekreis-Ø links 11,23 m, rechts 11,48 m
Innenbreite vorn 1305 mm, hinten 1305 mm
Innenhöhe vorn 920 mm, hinten 840 mm
Sitzbreite vorn 510 mm, hinten 520 mm
Sitztiefe vorn 470 mm, hinten 470 mm
Lehnenhöhe vorn 570 mm, hinten 600 mm

Pedalabstand min. 845 mm, max. 990 mm
Knieraum hinten min. 90 mm, max. 260 mm
Nutzbare Innenraumlänge 1710 mm
Selbsttragende Ganzstahlkarosserie
Radaufhängung vorne: Einzelrad an Querlenkern und Federbeinen, Querstabilisator; Radaufhängung hinten: Starrachse an Längslenkern geführt, Blattfedern und Teleskopstoßdämpfer, Querstabilisator.
Lenkung: Zahnstangenlenkung mit 3½ Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag
Bremssystem: Hydraulisch betätigte Zweikreis-Bremsanlage, vorne Scheibenbremsen (247,5 mm Ø), hinten Trommelbremsen (228,6 mm Ø), Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend
Felgengröße: 5 J×13
Reifengröße: 185/70 HR 13, im Test Conti TT Radial 185/70 HR 13

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunig. aus dem Stand auf effektive km/h	
0– 40 km/h	2,5 sec
0– 60 km/h	4,2 sec
0– 80 km/h	6,4 sec
0–100 km/h	9,2 sec
0–120 km/h	13,0 sec
0–140 km/h	17,9 sec
0– 400 m	16,4 sec
0–1000 m	30,4 sec
Höchstgeschwindigkeit:	
Werksangabe	198 km/h
effektiv	191 km/h
Tachoanzeige	200 km/h

Beschleunigung aus 40 km/h im 4. Gang	
40– 60 km/h	4,4 sec
40– 80 km/h	8,9 sec
40–100 km/h	13,6 sec
40–120 km/h	18,7 sec
40–140 km/h	24,0 sec
400 m aus 40 km/h	17,7 sec
1000 m aus 40 km/h	32.9 sec
Gangbereiche:	
1. Gang	bis 60,4 km/h
2. Gang	von 16 bis 98,3 km/h
3. Gang	von 20 bis 135,3 km/h
4. Gang	von 35 bis 191 km/h

INNENGERÄUSCHE/TACHOVOREILUNG

Geräuschmessung im Innenraum bei konstanten Geschwindigkeiten im 4. Gang nach dB (A)	
im Stand	56 dB
bei 50 km/h	67 dB
bei 80 km/h	72 dB
bei 100 km/h	75 dB
bei 120 km/h	77 dB
bei 140 km/h	82 dB
bei 160 km/h	85 dB
bei Höchstgeschwindigkeit	86 dB

Tachovoreilung

(gemessen mit Peiseler-Rad)

bei 50 effektiv	48 km/h	– Voreilung 4,2%
bei 80 effektiv	76 km/h	– Voreilung 5,3%
bei 100 effektiv	96 km/h	– Voreilung 4,2%
bei 120 effektiv	112 km/h	– Voreilung 7,1%
bei 140 effektiv	132 km/h	– Voreilung 6,1%
bei 160 effektiv	152 km/h	– Voreilung 5,3%

VERBRAUCH/PREIS

Autobahn Schnitt 120 km/h	15,2 Liter
Landstraße Schnitt 80 km/h	18,0 Liter
Testverbrauch	16,6 Liter

Tankinhalt	58 Liter
Reichweite	ca. 350 km
Ford Capri 3000 GXL	12 620,– DM

HERSTELLER

Ford-Werke AG, Köln

schen Markt nicht gab: Der Ford Capri GXL mit dem für europäische Verhältnisse schon recht voluminösen Hubraum von drei Litern. Auto Zeitung prüfte dieses neue Flaggschiff der Capri-Reihe (neben dem RS) in einem ersten Test.

Um ihn von seinen schwächeren Brüdern zu unterscheiden, erhielt der 3-Liter-Wagen zwei Halogen-Doppelscheinwerfer und ähnelt damit auf den ersten Blick dem RS. Bei genauerem Hinsehen jedoch stellt man fest, daß sich die Scheinwerfer-Einfassungen etwas unterscheiden und daß der GXL Stoßstangen trägt, somit also nicht so radikal auf Sportlook getrimmt wurde wie der RS. Die Qualität des Lichtes jedoch ist gleich: Sowohl ab-, als auch aufgeblendet ist das Wagen-Vorfeld des GXL optimal ausgeleuchtet.

Kraftquelle des 3-Liter-Capri ist jener V 6-Motor, der bereits in der Granada-Baureihe verwendet wird. Jedoch leistet er im Capri mit 140 PS zwei Pferdestärken mehr. Diese geringfügige Differenz ist das Ergebnis einer günstigeren Auspuff-Anlage. Mit 140 PS aus 2993 Kubikzentimetern Hubraum ist der 1145 Kilo (Werksangabe) schwere GXL-Capri wahrlich satt motorisiert. Diesen Eindruck vermittelt nicht nur das subjektive Gefühl, sondern auch das objektive Meßergebnis. Den Sprint von 0 bis 100 km/h schafft das neue Kölner Geschoß in 9,2 Sekunden, die 140-km/h-Marke ist nach 17,9 Sekunden erreicht. Und der stehende Kilometer wird in ausgezeichneten 30,4 Sekunden passiert. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt im Mittel aus mehreren Messungen 191 km/h, der Tacho zeigt dabei genau 200 an.

Preise und Kosten

Preis	12 620 DM
Steuer pro Jahr	432 DM
Versicherung	1135,50 DM
0-100 km/h	9,2 sec
Spitze	191 km/h
Testverbrauch	16,6 Liter

* Zugrunde gelegt wurden Großstadt-Tarife bzw. Anfängerprämien mit 150% Aufschlag.

Trotz dieser guten Meßwerte glaubt Ford seinem 3-Liter-Capri noch etwas mehr Leistung abringen zu können. Die Werksangaben für 0–100 km/h lauten nämlich auf 8,5 Sekunden, für die Höchstgeschwindigkeit 198 km/h. Diese Angaben scheinen etwas zu optimistisch – auch wenn Auto Zeitung berücksichtigt, daß der Testwagen noch recht neu und der Motor vielleicht noch nicht auf dem höchsten Stand seiner Leistungsfähigkeit war.

Der Dreiliter-V 6-Motor ist – wie seine hubraumschwächeren Brüder – technisch recht konservativ gebaut (er wird

übrigens in England hergestellt): Eine zentrale, über Zahnräder angetriebene Nockenwelle im Kurbelgehäuse öffnet und schließt über Stößel, Stößelstangen und Kipphebel die Ventile. Trotz dieser „langatmigen" Ventilsteuerung zeigt sich das Triebwerk auch bei heißen Sprints recht drehfreudig und ist frei von Ventilschnattern bis weit in den roten Bereich hinein, der bei 5750 U/min beginnt.

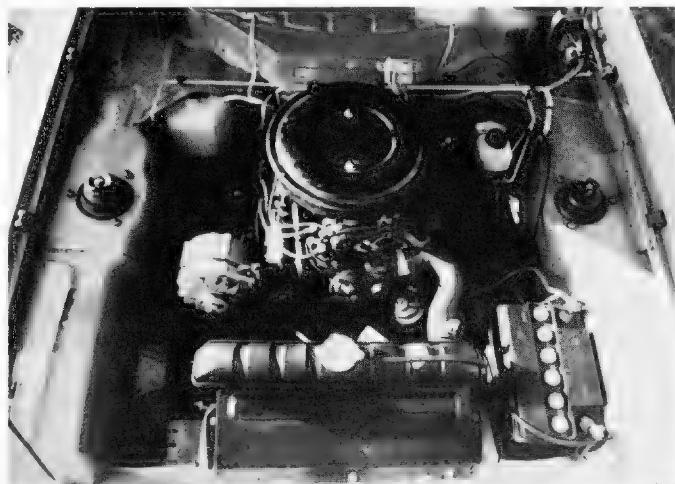
Noch sympathischer als hohe Drehzahlen ist dem Motor jedoch, wenn er seine bullige Durchzugskraft im mittleren Drehzahlbereich einsetzen kann. Ab 35 km/h legt er im vierten Gang ruckfrei und kontinuierlich zu, und ab 3000 U/min hält er sein volles Pfund von 24 mkp bereit – gute Voraussetzungen somit für Fahrer, die auch mal schaltfaul sein wollen.

Viele Pferde verlangen nach viel Futter, und wenn den Pferden Höchstleistungen abgefordert werden, fressen sie noch mehr: Bei scharfer Gangart muß der Fallstrom-Doppelvergaser 18 Liter und mehr pro 100 Kilometer aufbereiten, bei gemäßigter Fahrweise pendelt sich der Verbrauch bei 14 bis 15 Litern ein. Diese Zahlen erscheinen hoch, sind aber in Anbetracht von Hubraum und Leistung voll gerechtfertigt. Ungerechtfertigt ist hingegen das kleine Tankvolumen von 58 Litern, das selbst bei verhaltener Fahrweise allenfalls für 350 bis 400 Kilometer Reichweite gut ist. Ein dank guter Leistung herausgefahrener Zeitvorsprung wird dadurch nicht selten an der Tankstelle wieder zunichte gemacht.

Während der relativ kleine Tank noch eine Erblast vom Vorgänger ist, hat der Capri des Jahrgangs 1973 im Innenraum jegliche Ähnlichkeit mit dem Vormodell abgelegt. Das alte, etwas plump geratene Dreispeichen-Lenkrad mußte einem überarbeiteten Zweispeichen-Volant weichen, der zwar ebenfalls keinen Schönheitspreis gewinnen wird, dafür jedoch mehr Durchblick auf die Armaturen gewährt. Von Nachteil ist der Lenkkranzbezug aus Kunstleder. Er ist zwar griffig, an heißen Tagen jedoch bekommt der Fahrer schnell feuchte und klebrige Handflächen. Schade, daß bei der Renovierung die Hupe nicht ins Lenkrad verlegt wurde, sondern noch immer im Blinkerhebel versteckt ist.

Ausgezeichnet gelang den Innenarchitekten von Ford dagegen das neue Armaturenbrett. Tachometer und Drehzahlmesser liegen als gut ablesbare Rundinstrumente klar im Blickfeld des Fahrers. Mit weißen Zahlen auf schwarzem Untergrund und roten Zeigern sind sie sehr kontrastreich. Und selbst die vier Zusatzinstrumente für Benzinstand, Wassertemperatur, Öldruck und Batteriezustand lassen sich noch gut ablesen. Leichte Kritik gibt es nur an den Deckgläsern der Instrumente zu üben – sie spiegeln bei ungünstigem Lichteinfall etwas – und an der fehlenden Regulierung der Instrumentenbeleuchtung. Die Heizungs- und Lüftungsschieber dagegen sind durch Symbole, die bei Dunkelheit beleuchtet sind, gut zu bedienen.

Besser als die früheren Wippschalter sind auch die jetzigen Drucktasten in der unteren Armaturenbrettkante. Angenehm fiel im Testwagen weiterhin auf, daß an der Pedalerie die Chromblenden fehlten. Hinter diesen Schnörkeleien verhakten sich nicht selten die Schnürsenkel.



Leistet 140 PS: Die gußeiserne Dreiliter V 6-Maschine

Pluspunkte

- Durchzugskräftiger und drehfreudiger Motor
- Gute Sitze
- Gut ablesbare Rund-Instrumente
- Auf guten Straßen sicheres, unkompliziertes Fahrverhalten
- Hervorragendes Licht
- Sehr gute Fahrleistungen
- Gegenüber dem Vorgänger-Modell verbesserter Komfort
- Günstiger Preis

Minuspunkte

- Vor allem beim Einparken hohe Lenkkräfte erforderlich
- Zu kleiner Tank, hoher Verbrauch und dadurch zu geringe Reichweite
- Hupkontakt liegt im Blinkhebel
- Knapp bemessener Verstellbereich der Frontsitze
- Lenkkranz mit Kunstleder bezogen
- Besonders nach hinten schlechte Übersichtlichkeit

Der Renovierung des 73er Capri fielen auch die alten, wenig gerühmten Sitze zum Opfer. Sie wurden zugunsten einer neuen Ausführung verbannt, die den Taunus-Möbeln gleichen. Sitz und Lehne geben jetzt bessere Körperführung. Etwas knapp geraten ist dagegen der Sitzverstellbereich. Fahrer über 1,80 Meter Körpergröße wünschen sich ein paar Zentimeter mehr Abstand vom Pedalwerk.

Kleinere Fahrer hingegen stört die tiefe Sitzposition. Die mächtig lange, beim Testwagen noch dazu etwas hochstehende Schnauze ist für kleine Capri-Lenker nicht zu übersehen, die Sicht nach hinten blieb unverändert knapp.

Nach einer kräftigen Hand verlangt die Lenkung. Das voluminöse 3-Liter-Triebwerk drückt schwer auf die breiten serienmäßigen 185/70×13-Reifen. Besonders bei Parkmanövern mit niedriger Geschwindigkeit werden sich vor allem weibliche Capri-Fans mächtig anstrengen müssen, um das 38-Zentimeter-Lenkrad zu bewegen. Aber auch während der Fahrt will der 3-Liter-Capri mit fester Hand in Kurven hineingezwungen werden. Von Fahrwerk und Gewichtsverteilung her zudem so ausgelegt, daß er untersteuernd über die Vorderräder zum Kurvenausgang schiebt, muß der Lenkeinschlag bei flotter Fahrt immer etwas stärker sein als der Kurvenradius. Wer jedoch den Powerslide beherrscht, der kann das 140-PS-Auto auch mit dem Gaspedal lenken. Ein kräftiger Gasstoß genügt, um den Capri zu einem sauberen Übersteuern des Hecks zu veranlassen. Diese Eigenschaft zeigt der GXL auch, wenn in zu schnell angegangenen Kurven abrupt das Gas weggenommen wird.

Richtig wohl fühlt sich der Drei-Liter-Capri auf guten und schnellen Straßen. Hier kann er seine überlegene Leistung ausspielen, und an das Fahrwerk werden keine besonderen Ansprüche gestellt, denen es nicht gerecht werden kann. Der Geradeauslauf ist sehr ordentlich, die Seitenwindempfindlichkeit hält sich in normalem Rahmen. Auf welligem oder unebenem Untergrund hingegen wird der Wagen unruhiger – wobei allerdings anerkannt werden muß, daß der Einbau des Stabilisators an der Hinterachse durchaus seine Früchte trägt. Wilde Hoppeleien gehören der Vergangenheit an. Auch die verbesserte Abstimmung von Federung und Dämpfung macht sich positiv bemerkbar. Der Komfort für die Insassen ist auf schlechten Straßenstücken besser geworden, wenngleich die zuweilen auftretende Trampelneigung der starren Hinterachse immer noch nicht ganz unterbunden ist.

Mit dem Capri GXL 3 Liter bietet Ford seinen Kunden eine interessante Alternative zum Capri RS an: Den RS als Sport-Capri, den GXL als Komfort-Capri. Die Wahl dürfte dabei dem rechnenden Capri-Fan nicht sonderlich schwerfallen. Denn während der RS 16 195 Mark kostet, machen die Kölner aus ihrem GXL beinahe ein Discount-Angebot für 12 620 Mark. Und das bei etwa gleichem Leistungsniveau.

Gernot Röthig


MORDILLO

DER KUMMERKASTEN

Frl. S. in K. Ich liebe einen Rennfahrer, der mein Vater sein könnte. Er will mich heiraten, aber ich weiß nicht so recht, was ich tun soll. Was meinen Sie?

ANTWORT: Wieso sollte ausgerechnet dieser Herr Ihr Vater sein? Das scheint unsdochsehrunwahrscheinlich. Aber fragen Sie mal Ihre Frau Mutter. Vielleicht weiß sie es?

GROSSES QUIZ: KENNEN SIE DIESE VERKEHRSZEICHEN?



Das kommt davon, wenn man freihändig fährt!
Blaue Radfahrer haben Vorfahrt
Hier kreuzen Holländer die Autobahn



Wenn die Mutter mit der Tochter...
Sperrzone für Antibabypillen
Gehweg für Halbwaisen



Hier dürfen keine Hochstapler durch!
Seien Sie nicht so hochnäsig
Vorsicht! Der Abstand zwischen Himmel und Hölle beträgt nur noch 3,8 m

WUSSTEN SIE SCHON

...daß Sportfahrer von ihren Wagen kein kurvenneutrales Verhalten erwarten können, wenn sie es – etwa in Gegenwart von Beifahrerinnen – auch nicht an den Tag legen?

...daß Autos von Bibern leicht zu unterscheiden sind, da das, was schwimmt, wenn man es ins Wasser wirft, entweder das Auto, meist jedoch der Biber ist?

ABENTEUER EINES SPORTFAHRERS





Immer mit der Ruhe

Tadeln kann jeder – heute wird mal gelobt. Wo? Hier – an dieser Stelle. Wer? Die Sicherheitsgurthersteller. Wofür? Da muß ich länger ausholen.

Tiefe Bewunderung nötigt mir seit jeher die ungeheure Vielfalt der Gurtsysteme ab. Wie viele Verschlüsse es allein gibt! Wie versteckt die kleinen Hebelchen angebracht sind, mit denen man sie aus- und einklinken kann! Intelligenztests sind nichts gegen die Aufgabe, hinter die Geheimnisse dieser Biester zu kommen. Und das ist nur der Anfang.

Denn wenn man endlich begriffen hat, wie's gemacht wird, stellt sich heraus, daß der Gurt erst einmal verstellt werden muß. Und diese Aufgabe erfordert den ganzen Menschen, unendliche Geduld, Fingerspitzengefühl, einen eiskalten Verstand und ein heißes Herz.

Kennen Sie die Laokoon-Gruppe? Diese spätgriechische Plastik mit den nackten Männern, die aussehen, als ob sie mit einem Haufen Bandnudeln kämpfen? Wenn ich nicht genau wüßte, daß es sich dabei um Schlangen und Priester handelt, würde ich in der Gruppe das Denkmal des unbekannten Sicherheitsgurtanlegers sehen. Denn Schlangen gleich führen auch die Gurte ein Eigenleben. Nie liegen sie glatt auf. Nie! Sie drehen und winden sich. Rollen sich zu dünnen, kniependen Strikken zusammen.

Und wehe dem, der versucht, sie wieder zu glätten. Es geht nicht. Ich habe es versucht. Es geht wirklich nicht. Ich habe Beifahrer erlebt, die darüber schwermütig wurden. Andere begannen zu toben. Man mußte ihnen Sicherheitsgurte anlegen, sonst hätten sie alles zertrümmert.

Noch heute gellt mir der Wutschrei meines Freundes Erwin im Ohr: „Wann erfinden die Burschen endlich einen Einheitssicherheitsgurt, der einfach zu handhaben ist?"

Nun, für schwache Naturen sind die jetzigen Sicherheitsgurte freilich nichts. Aber wir Starken, Geduldigen, Klugen, Sanftmütigen, wir haben unsere helle Freude an ihnen.

Oder?

AUTOMARKT

ALFA ROMEO

Verkaufe 2000 Cabrio/ 62er, TÜV 74, gut!, für 1800,– DM, Forbrich, 7321 Dümau, Gartenstr. 13, Tel. ab 16 Uhr 0 71 64/25 14.

AUTOBIANCHI

Autobianchi-Zubehör preiswert von **FVV, 2930 Varel**. Gesamtkatalog DA 20 gegen 3,– DM in Briefmarken oder Nachnahme.

Die braucht jeder Rätselfreund:
Rätsel für die Freizeit
– sofort bei Ihrem Händler

BMW

BMW-Zubehör preiswert von **FVV, 2930 Varel**. Gesamtkatalog DA 20 gegen 3,– DM in Briefmarken oder Nachnahme.

3-Liter-BMW, 230 PS
Motor 6000 km, Spitze 220, 0 bis 100 in 6,5 sec, Koepchen-Tuning, Bilstein, 7½-Zoll-Leichtmetall-BBS-Felgen, Schalensitz, Lederlenkrad, Blaupunkt Köln, Stereo-Anlage, Klima-Anlage, metallic-silber, TÜV-abgen., Top-Zustand, Neupreis DM 36000, Verhandlungsbasis DM 19500,–, zu verk. – Tel. 0 21 07/25 73

BMW 2800, Bj. September 1971, 21 000 km, Garagenfahrzeug, erstkl. Zustand, Gurte, Feuerlöscher. Tel. 0 26 76/344, ab 18.00 Uhr 0 65 42/44 81.

BMW 2002 TI, Bj. 70, colorado, Kotfl. Verbr., 7 J Felgen, Lederl. Recaro, Gurte u. a. m. Neu 16 000, für 8 300,– VB abzugeben. Tel. 0 25 94/38 69.

BMW 2000, Bauj. 68, 120 000 km, Fb. Polaris, bst. gepflegt, einschl. Radio und 4 Felgen mit Spikes 5 500,– DM. Fr. Hagemann, 2847 Barnstorf, Tannenweg 2

Cabrio BMW 1600, Bj. 69, 34 000 km, sehr gepflegt, weiß-schwarz, Radio, 4 Spikes m. Felgen, 7000,– DM, vk. Tel. 02 11/50 76 12.

DAF

DAF-Zubehör preiswert von FVV, **2930 Varel**. Gesamtkatalog DA 20 gegen 3,– DM in Briefmarken oder Nachnahme

DKW

F 12, 68 000, TÜV 7/73, Gürtelr., 450,– DM. M. Kopp, 4018 Langenfeld, Heerstr. 26.

Wir zeigen Ihnen, wie Sie Heim und Garten zum halben Preis verschönern können.
selbst mit 1000 Tips
selbst ist der mann · do it yourself
Bei Ihrem Zeitschriften-Händler

FIAT

Fiat-Zubehör preiswert von **FVV, 2930 Varel**. Gesamtkatalog DA 20 gegen 3,– DM in Briefmarken oder Nachnahme.

Fiat 124, Bauj. 2/72, 8000 km, m. Radio u. Heckscheibenhzg. f. 6 900,– DM zu verk. Machleid, Alsbach/Bergstr., C-Mierendorf-Str. 1.

Fiat 124 S, Bj. 69/70, 25 000 km, Preis 4500,– DM, viel Zubehör, zu verk. Gottfried Würtenberger, 7971 Hinznang b. Leutkirch, Tel. 0 75 67/236.

Fiat 124 Spider, Bj. 68, TÜV 8/74, 1a in Ordnung. VB 3900,– DM, Tel. 0 51 21/4 74 38.

FORD

Ford-Zubehör preiswert von **FVV, 2930 Varel**. Gesamtkatalog DA 20 gegen 3,– DM in Briefmarken oder Nachnahme.

Ford 17M, 2000 S, 90 PS, Bj. 70, 58 000 km, weiß, Knüppelschaltung, Radio, Gürtelreifen, Bilsteinstoßd., 6 500,– DM. Walter Speth, 6975 Königshofen/Baden, Eichhornweg 4

ÖL-KÜHLER-KITS
komplett mit allen Anbauteilen lieferbar. Preis **DM 160,– bis 375,–**. Bitte Fahrzeugtyp angeben. Geeigneter Thermostat hierzu **DM 59,–**
Rennsport-Zubehör GmbH. 6831 Reilingen, Postfach 46
Tel. 0 62 05/67 67 Telex 0465980
In Bielefeld: Auto-Exclusiv, Mühlenstraße 49, Tel. 05 21 / 6 59 89

Ein noch 35% breiteres Blickfeld
als unser normaler runder zeigt unser 150 x 95 mm
Talboval-Spiegeleinsatz
(ges. gesch., DBP, Ausl.-Pat., Mod. Dép. Reg. Des.), der ebenfalls 22° ver- und feststellbar sowie um 360° zum Gehäuse verdrehbar ist. Lieferbar gegen Mehrpreis bei allen neuen Talbot-Spiegeln sowie als kompl. Austausch-Einsatz für vorhandene runde Talbot-Spiegel. Bitte neuen Prospekt 2540 anfordern.
Alleinhersteller: **Talbot + Co.**, 1 West-Berlin 62, Eberstr. 80

Kraftvolle Zündung = bessere Verbrennung = mehr PS, deshalb **Thyristor-Zündung HKZ DISSY** über 30 000 Volt. Wir haben größte Erfahrung, tausende Wagen laufen mit DISSY. **DISSY B4 125,— DM, DISSY B4** speziell für Citroën GS; **DISSY U100 168,— DM, DISSY U100** – 2 für Ro 80 (4 Kerzen) werkserprobt. **DISSY** spart Benzin, Kerzen und Wartung und erhöht Drehmoment. Prospekt anfordern:
Danner & Co., 2 Hamburg 54, Platanenalle 11

Wollen Sie Ihr altes Auto gut verkaufen?

Dann bieten Sie es doch am besten in der ganzen BRD an – mit einer preiswerten Kleinanzeige in AUTO-Zeitung. Eine Zeile (30 Buchstaben) kostet nur 3 DM. Schreiben Sie hier Ihren Text auf (gut lesbar in Druckbuchstaben).
Senden Sie ihn an:
AUTO-ZEITUNG, 5 Köln 30, Graeffstr. 5.

Wir wünschen Ihnen viel Erfolg!

Unterschrift ____________

AUTOMARKT

GARAGEN

GLAS

Glas-Zubehör preiswert von **FVV, 2930 Varel**. Gesamtkatalog DA 20 gegen 3,– DM in Briefmarken oder Nachnahme.

MATRA

Matra 530 LX, Bj. 8/70, 1. Hd., 36 000 km, div. Extras, VB 7800,– DM. Tel. 04 11/59 04 76.

MERCEDES

Mercedes-Zubehör preiswert von **FVV, 2930 Varel**. Gesamtkatalog DA 20 gegen 3,– DM in Briefmarken oder Nachnahme.

NSU

NSU-Zubehör preiswert von **FVV, 2930 Varel**. Gesamtkatalog DA 20 gegen 3,– DM in Briefmarken oder Nachnahme.

NSU TTS 1200, 75 PS, rot, TÜV 5/73, 39 000 km, Recaro-Sitz, Lederl., 4 Koni, Öldruck, Öltemp. Halogen, 2 800,– DM. K. Gerstner, 8081 Türkenfeld, Guggenbergstr. 1, Tel. 08 11/80 25 49.

Anzeigenschluß
Auto Zeitung
Nr. 22

5. Oktober 1972

OPEL

Opel-Zubehör preiswert von **FVV, 2930 Varel**. Gesamtkatalog DA 20 gegen 3,– DM in Briefmarken oder Nachnahme.

OPEL Kadett Coupé, Bj. 7/71, Monza-blau, 25 000 km, 50 PS, viele Extras. VB 6500,– DM. Tel. 0 67 22/87 25.

PEUGEOT

Peugeot-Zubehör preiswert von **FVV, 2930 Varel**. Gesamtkatalog DA 20 gegen 3,– DM in Briefmarken oder Nachnahme.

RENAULT

Renault-Zubehör preiswert von **FVV 2930 Varel**. Gesamtkatalog DA 20 gegen 3,– DM in Briefmarken oder Nachnahme.

Renault R 4, Bauj. 70, 40 000 km, TÜV 5/74, günstig zu verkaufen. Tel. 0 27 73/43 79

RENNWAGEN

McLaren M 8 F Kelleners' Weisberg Can-Am, kompl. mit original McLaren Voll-Aluminium-Motor, 722 PS, diverse Ersatzt. Übersetz. Reserveräder etc. zu verkaufen. Tel. 0 28 41/6 16 85.

Rennwagen Capri RS, Baujahr 1972, 2,8-Liter-Vergasermotor, Rennausführung, Leichtversion wie Werkswagen, 5-Gang-Getriebe, Trockensumpf, Bereifung 9 + 11,5 Zoll. Lackierung blau/weiß. Werner Boller, 6306 Lang Göns, Tel. 0 64 03/663 u. 664.

SIMCA

Simca-Zubehör preiswert von **FVV, 2930 Varel**. Gesamtkatalog DA 20 gegen 3,– DM in Briefmarken oder Nachnahme.

VW

VW-Zubehör preiswert von **FVV, 2930 Varel**. Gesamtkatalog DA 20 gegen 3,– DM in Briefmarken oder Nachnahme.

VW-rallye, RIECHERT-getunt, sehr schnell, viele Extras, zu verk. Tel.: 06 11/70 16 55,70 32 87 (ab 19 Uhr).

VW-CAMPING-EINRICHTUNG, Bugradhalter, Zubehör, Bausätze und Baupläne, 45 S., 15 Fotos, DM 37,50. R. Koch, 61 Darmstadt, Taunusstr. 44E.

Weg. plötzl. Versetz. n. Übersee verk. neuen VW-Campingbus, 6000 km, kompl. Einricht. Westfalia Werke, Zul. 6/72, verstärkt. Motor, Radio, Truma Heiz. 2000,– DM unter Neuwert. Tel. 0 63 56/594.

VERSCHIEDENES

Auto-Zubehör preiswert von **FVV, 2930 Varel**. Gesamtkatalog DA 20 gegen 3,– DM in Briefmarken oder Nachnahme.

Original amerik. Polizei-Sirene, 6 u. 12 V., Einbau in Kfz in Deutschland verboten, für 150,– DM abzugeben. Chiffre Nr. 19/3 Auto Zeitung, 5 Köln 30, Graeffstr. 5.

ACHTUNG, SPORTFAHRER: Verk. Speedpilot u. a. m., Ruf 0 54 23/86 70.

WOHNWAGEN

Sportfans

Auf besserem Papier bringt die auto zeitung einen Sonderdruck der Sport-Doppelbilder, als farbige Posters in der Größe 426 x 283 mm, zum Preis von DM 1.50 inkl. Versandkosten. Bei der beschränkten Anzahl der Drucke sollten Sie sofort bestellen.



☐ Fiat 128



☐ BMW 2002 Koepchen



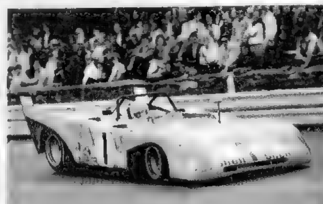
☐ March BMW 712 M



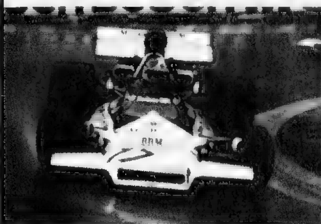
☐ Dieter Glemser Ford Capri RS



☐ Lola Ford T 212



☐ Clay Regazzoni, Ferrari 312 PB



☐ Jean-Pierre Beltoise BRM P160



☐ Rolf Stommelen auf BMW 2800



☐ Derek Bell auf Gulf-Mirage-Ford M 6

Bitte schicken Sie mir das angekreuzte Poster zu. DM 1,50 pro Stück lege ich bei

Vor- und Zuname

Postleitzahl / Wohnort

Straße / Hausnummer

Bitte ausschneiden und einsenden an:
auto zeitung, 5 Köln 30, Postfach 300429

FAHRER-SCHULD

Auch Freunde müssen haften

In einer Bar hatte er sie kennengelernt und ihr später vorgeschlagen, noch ein anderes Lokal zu besuchen. „Laß mich fahren", meinte er und setzte sich an das Lenkrad ihres Opel Kadett. Forsch legte er einen Gang ein und ließ die Kupplung kommen. Doch der Wagen fuhr nicht nach vorn. Er machte einen Satz rückwärts. Dabei gingen der Opel und die kurze Freundschaft in die Brüche: 3600 Mark Schadenersatz wollte sie von ihm.

Er meinte, bei einer solchen Gefälligkeitsfahrt sei die Haftung stillschweigend ausgeschlossen. Das Gericht sah die Sache anders: „Bei einer Gefälligkeitsfahrt, selbst unter Freunden, ist die Haftung des Schuldigen nicht ausgeschlossen. Das gilt hier um so mehr, als er selbst vorgeschlagen habe, zu einem anderen Lokal zu fahren und ihm das Steuer des Wagens zu überlassen."
(BGH VI ZR 38/71)

PARKEN

Tätlichkeiten sind keine Argumente

Der Kölner Installateurmeister Otto B. (61) hatte seinen Mercedes nur für einen Augenblick in der Halteverbotszone abgestellt. Er wollte bereits verpacktes Material aus einem Laden holen. Diese Zeitspanne reichte dem „Verkehrskontrolleur" Leonhard H. (67), eine Zahlkarte im Plastiktütchen hinter den Scheibenwischer zu klemmen. Gerade in diesem Moment kam der Mercedes-Fahrer zurück. Er versuchte, dem „Knöllchenheini", wie er den Hilfspolizisten nannte, die Situation zu erklären. Doch ohne Erfolg.

Da wurde der Installateur nachdrücklicher: Er trat dem Mann mit den Verwarnungszetteln mit voller Wucht gegen das Schienbein. Die Folge: Platzwunde, Prellung, ein Loch in der Hose, eine Tetanusspritze und eine Anzeige.

Der Richter verhängte 2000 Mark Geldbuße und begründete das Urteil so: Bei allem Verständnis für erregte Verkehrsteilnehmer dürfen jedoch verschiedene Auffassungen über das Verhalten auf der Straße nicht mit Fußtritten verdeutlicht werden.

REPARATUREN

Von den Pflichten der Werkstatt

Wer einen alten Motor zur Reparatur in die Werkstatt gibt, muß sich oft auf eine gesalzene Rechnung gefaßt machen. Andererseits trifft die Werkstatt die Pflicht, auch dann, wenn der Kunde keinen Kostenvoranschlag verlangt hat, ihn darüber aufzuklären, ob eine Reparatur wirtschaftlich noch sinnvoll ist oder ob der Kauf eines Austausch-Motors empfehlenswert sei. Eine solche Beratungspflicht für den Werkstattinhaber gegenüber dem Autofahrer gilt vor allem dann, wenn der Kunde Laie ist und er nicht nach den voraussichtlichen Kosten fragt.
(LG Braunschweig 6 S 92/71)

KINDER

Gefahr vor Schulschluß

Es kommt oft vor, daß ein Autofahrer deshalb härter bestraft wird, weil er als Ortskundiger bestimmte Dinge hätte wissen müssen. So hielt das Gericht einem angeklagten Autofahrer vor, er habe bei dem Schild „Achtung Kinder" auch dann mit größter Vorsicht zu fahren, wenn der Schulunterricht noch nicht beendet sei. Es sei nämlich allgemein bekannt, daß gerade kleine Schulkinder ihren Unterricht oft vor der letzten Schulstunde beenden. Der Angeklagte hatte zwei kleine Schülerinnen überfahren, die hinter einem Lkw schnell die Straße überqueren wollten.
(BGH 4 StR 499/71)

VORSCHAU



Reifenschlacht bei Eis und Schnee

Kommen Sie mit Ihren Reifen noch sicher durch den Winter? Auto Zeitung hat in einem aufwendigen Vergleichstest untersucht, wie wintertauglich Sommergürtelreifen sind



Premiere bei Peugeot: Der 104

Der große Knüller auf dem Pariser Autosalon ist Peugeots neuer Kleinwagen nach dem Mini-Konzept. Auto Zeitung berichtet über erste Testfahrten auf der Insel Elba

Fahrbericht: Die neuen Mercedes

Ist es den Stuttgartern gelungen, mit ihren Modellen 280 S, 280 SE und 350 SE neue Perfektions-Maßstäbe zu setzen?



Nur Mut!

Die härtesten Haudegen des amerikanischen Motorsports bekämpfen sich bei 320 km/h. Ihre Waffen sind die Stock Cars

Auto Zeitung Nr. 21 ist am 5. Okt. am Kiosk



Das Vergnügen, einen Importeur zu überzeugen

Nicht allein auf der Zielgeraden des Münchener Olympiastadions ging es in der vorletzten Woche um Sekundenbruchteile. Eine Sprintprüfung besonderer Art – freilich fernab jeglicher Chance, jemals als olympische Disziplin anerkannt zu werden – hielt auch die Zuschauer am Rand der Auto Zeitung-Testpiste in Atem. Die Aktiven: Ein Ferrari-Dino, ein Peiseler-Meßrad, das Redaktions-Testteam und Helmut Becker, Juniorchef des Autohauses Becker in Düsseldorf, dem Alleinimporteur von Ferrari. Zweck der Übung: Den Zweisitzer aus Modena so schnell wie möglich aus dem Stand auf 100 km/h zu treiben.

Bei der Lektüre des Dino-Testberichts in Heft 18 war Helmut Becker auf eine Zahl gestoßen, die ihm erhebliches Unbehagen bereitet hatte: Die Auto Zeitung-Tester hatten für den Sechszylinder nur eine Beschleunigungszeit (0 bis 100 km/h) von exakt acht Sekunden ermitteln können, während für den direkten Konkurrenten Porsche 911 S ein Wert von sieben Sekunden gemessen worden war. Auch der Hinweis auf das geringere Gewicht des Zuffenhauseners, die etwas günstigere Motorcharakteristik bei gleicher Leistung (190 PS) sowie die kürzere Übersetzung des ersten Ganges vermochte Becker-Junior nicht zu trösten. Und ehe der Verdacht aufkommen konnte, Auto Zeitung wäre bei den Dino-Messungen nicht ganz bei der Sache gewesen, wurde der Importeur eingeladen, selber zu heizen.

Mit angeschnalltem Peiseler-Rad, Besitzer Becker am Volant und Tester Müller auf dem heißen Sitz röhrte der Dino los. Das Ergebnis richtete das leicht angeschlagene Selbstvertrauen der Test-Truppe wieder auf: Nur einmal konnte Becker den von den Testprofis erfahrenen Mittelwert von 8,0 Sekunden erreichen. Alle anderen Zeiten lagen recht deutlich darüber. Von Stund an glaubt Becker-Junior den Auto Zeitung-Messungen mehr als den Angaben im Ferrari-Prospekt: Dort nämlich stürmt der Dino in nur 7,5 Sekunden die magische 100-km/h-Marke. Allerdings hatten die beiden gemessenen Dinos erst 3400 bzw. 5200 Kilometer hinter sich und das Laufen vielleicht noch nicht so recht gelernt.

Auto ZEITUNG

HEINRICH BAUER FACHZEITSCHRIFTEN VERLAG KG, Köln
Verlag und Redaktion: 5 Köln 30, Postfach Graeffstr. 5; Tel.: Sa.-Nr. (02 21) 51 85 61
Telex: 888 21 33

Chefredaktion
Jürgen M. Reinke, Dipl.-Ing. Jürgen Stockmar (beide verantwortlich)
Chef vom Dienst
Hans H. Grassmann
Text
Wolf-Rüdiger Ghedini (verantw.)
Test, Technik und Versuch
Günter Wiechmann (verantw.)
Gernot Röthig
Karl-Artur Rappe
Ing. Ulrich Halfen
Werner Müller
Wilfried Fellenberg (Ass.)
Mensch und Auto
Rainer Nistl (verantw.)
Hubert Clemens
Auto und Geld
Wilfried Nagel (verantw.)
Auto und Sport
Rainer Braun (verantw.)
Franz Fedler
Grafische Gestaltung
Rainer Uhlen (verantw.)
Albert van Dülmen
Mario Convento
Foto
Wolfgang Drehsen
Schlußredaktion
Gotlind Belz
Dokumentation/Archiv
Thomas Kommer
Ständige Mitarbeiter
Willi Mertens, Halwart Schrader, Uwe-Jens Schumann, Stefan Woltereck, Heinrich Nowack, Gero Hoschek, Franco Lini, Heinz Prüller, Herbert Völker, Johnny Rives, Lützel Jeman, F. K. Waechter, Bruno Betti, H. D. Eich (Grafiker), Fred Car, Winfried Rabanus (Foto), Alexander Hubrich (Foto), Ferdi Kräling (Foto)
Anzeigenleiter
Wolfgang Robert, Telefon: (02 21) 51 39 56
Herstellung
Ing. (grad.) Friedrich Hartl
Vertrieb
(Einzelverkauf, Grosso- und Bahnhofsbuchhändler, Ausland)
Verlags-Union, Zeitschriften-Vertriebsgesellschaft mbH & Co. KG.
62 Wiesbaden, Postfach 808,
Telefon: 27 71/27 72, Fernschreiber: 04 186 116
(Postabonnements, WZ und LZ)
HEINRICH BAUER VERLAG,
2000 Hamburg 1, Burchardstraße 11.
Verantwortlich für Österreich:
Zeitschriften-Großvertrieb
Hermann Waldbaur GmbH, Salzburg 1,
Franz-Josef-Straße 21, und Wien VI,
Gumpendorfer Straße 51–55.
Einzelverkaufspreis DM 1,80
Bezugsbedingungen:
Abonnementspreis bei Lieferung frei Haus DM 1,80 zuzüglich ortsüblicher Zustellgebühr (alle Preise einschließlich 5,5% Mehrwertsteuer)
Belgien bfr. 28,50; Dänemark dkr. 4,70; Frankreich ffr. 3,40; England p –,25; Italien Lire 400,–; Luxemburg lfr. 27,–; Niederlande hfl. 2,–; Österreich ö.S. 15,–; Schweden skr. 3,50 (incl. moms); Schweiz skr. 2,20; Spanien Ptas. 45,–
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 3
Satz: bauer druck köln KG
Druck: Smeets Drukkerijen N. V. Weert
Zentraler Nachdruckdienst: Rolf B. Rentz, 2 Hamburg 1, Burchardstraße 11, Tel. 04 11/33 96 16 29, Telex 02 161 709


Auto Zeitung erscheint alle vierzehn Tage und darf in Lesezirkeln nur mit ausdrücklicher Genehmigung geführt werden. Für unverlangt eingehende Manuskripte keine Gewähr.

Immer. Überall. Jederzeit.

Ein Vergnügen mehr

Den Augen die Welt neu zeigen.
Im 1 PS-Tempo. Viel Zeit
für ein Vergnügen mehr. Für Martini.



Martini and M & R are registered Trade Marks.

MARTINI
On the rocks.